



S/N 10/665041

PATENT

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicant: ITO et al. Examiner: unknown
Serial No.: 10/665041 Group Art Unit: 3682
Filed: September 17, 2003 Docket No.: 14470.0008US01
Title: LUBRICATING SYSTEM FOR POWER UNIT FOR VEHICLE WITH
INTERNAL COMBUSTION ENGINE

CERTIFICATE UNDER 37 CFR 1.10:

"Express Mail" mailing label number: EV347844983US

Date of Deposit: February 13, 2004

I hereby certify that this paper or fee is being deposited with the U.S. Postal Service "Express Mail Post Office to Addressee" service under 37 CFR 1.10 on the date indicated above and is addressed to Commissioner for Patents, Mail Stop MISSING PARTS, P.O. Box 1450, Alexandria, VA 22313-1450.

By:

Name: Teresa Anderson

SUBMISSION OF PRIORITY DOCUMENT

Mail Stop MISSING PARTS

Commissioner for Patents

P.O. Box 1450

Alexandria, VA 22313-1450

Dear Sir:

Applicants enclose herewith one certified copy of a Japanese application, Serial No. 2002-272336, filed September 18, 2002, the right of priority of which is claimed under 35 U.S.C. § 119.

Respectfully submitted,

MERCHANT & GOULD P.C.

P.O. Box 2903

Minneapolis, Minnesota 55402-0903

(612) 332-5300

23552

PATENT TRADEMARK OFFICE

Dated: February 13, 2004

By

Curtis B. Hamre

Curtis B. Hamre

Reg. No. 29,165

CBH:mmm

日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日 2 0 0 2 年 9 月 1 8 日
Date of Application:

出 願 番 号 特 願 2 0 0 2 - 2 7 2 3 3 6
Application Number:
[ST. 10/C]: [J P 2 0 0 2 - 2 7 2 3 3 6]

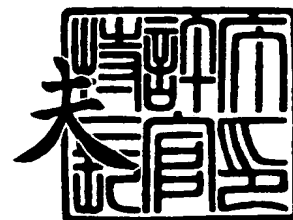
出 願 人 本 田 技 研 工 業 株 式 会 社
Applicant(s):



2 0 0 3 年 9 月 2 日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

今 井 康



【書類名】 特許願
【整理番号】 PH3854A
【あて先】 特許庁長官殿
【国際特許分類】 F16H 39/14
F16H 61/42
B62M 17/00
B62M 7/06
F02B 61/06

【発明者】

【住所又は居所】 埼玉県和光市中央 1 丁目 4 番 1 号 株式会社本田技術研究所内

【氏名】 伊藤 克彦

【発明者】

【住所又は居所】 埼玉県和光市中央 1 丁目 4 番 1 号 株式会社本田技術研究所内

【氏名】 荒井 大

【発明者】

【住所又は居所】 埼玉県和光市中央 1 丁目 4 番 1 号 株式会社本田技術研究所内

【氏名】 安田 和弘

【特許出願人】

【識別番号】 000005326

【氏名又は名称】 本田技研工業株式会社

【代理人】

【識別番号】 100067840

【弁理士】

【氏名又は名称】 江原 望

【選任した代理人】

【識別番号】 100098176

【弁理士】

【氏名又は名称】 中村 訓

【選任した代理人】

【識別番号】 100112298

【弁理士】

【氏名又は名称】 小田 光春

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 044624

【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 内燃機関付き車両用動力装置の潤滑装置

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 クランク軸が車両前後方向に指向した内燃機関と、斜板式油圧ポンプおよび斜板式油圧モータからなる静油圧式無段変速機と、前記内燃機関の各部および前記静油圧式無段変速機に供給する潤滑油の潤滑油タンクとを備えた内燃機関付き車両用動力装置の潤滑装置において、

前記静油圧式無段変速機は、前記クランク軸の左右いずれか一側方に配置され

、
前記潤滑油タンクは、前記車両用動力装置本体または前記内燃機関本体と一体に形成されるとともに、前記クランク軸を挟んで前記静油圧式無段変速機と反対側の他側方に配置されたことを特徴とする内燃機関付き車両用動力装置の潤滑装置。

【請求項 2】 前記潤滑油タンクは、前記クランク軸を枢支するクランクケースと、該クランクケース外側面に当接して該クランクケースの外側面を覆うクランクケースカバーとに跨って形成されたことを特徴とする請求項 1 記載の内燃機関付き車両用動力装置の潤滑装置。

【請求項 3】 前記クランク軸の略直下にオイルポンプが配置され、

該オイルポンプは、前記クランクケース内底部に落下した潤滑油を前記潤滑油タンクに戻す回収ポンプと、該潤滑油タンクからオイルフィルタを経由して前記内燃機関の各部および前記静油圧式無段変速機に潤滑油を供給する供給ポンプが、同軸上に配置されたことを特徴とする請求項 1 または請求項 2 記載の内燃機関付き車両用動力装置の潤滑装置。

【請求項 4】 前記オイルフィルタは、前記潤滑油タンクの前方で、かつ車両前方視で該潤滑油タンクと重なる位置に配置されたことを特徴とする請求項 3 記載の内燃機関付き車両用動力装置の潤滑装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】



本願発明は、クランク軸が車両前後方向に指向した内燃機関の動力を静油圧式無段変速機を介して車輪に伝達する内燃機関付き車両用動力装置における潤滑装置に関するものである。

【0002】

【従来技術】

斜板式油圧ポンプと斜板式油圧モータとよりなる静油圧式無段変速機を内燃機関と一体に組込んだ内燃機関付き車両用動力装置において、該動力装置のケースの前面に潤滑油タンクが一体に装着され、該動力装置内部空間底部に流下した潤滑油が回収ポンプで汲み上げられて、前記潤滑油タンクに充填され、この潤滑油タンク内の潤滑油が供給ポンプによって内燃機関各潤滑部や前記静油圧式無段変速機に供給されるようになった内燃機関付き車両用動力装置の潤滑装置があった（特開 2001-343060 号公報参照）。

上記内燃機関付き車両用動力装置の潤滑装置では、該動力装置とは別体の潤滑油タンクが該動力装置の外面に一体に装着されているため、部品点数が増大し、コスト高が避けられなかった。

また、比較的重量のある静油圧式無段変速機が内燃機関のクランク軸に対し左右いずれか一側方に配置されているため、前記内燃機関付き車両用動力装置の各種軸配置状態や、各種部品の配置状態を考慮しても、車両の左右バランスを取ることが困難であった。

【0003】

【特許文献 1】

特開 2001-343060 号公報（段落【0018】および図面の図 1、図 2）

【0004】

【解決しようとする課題】

本願発明は、前述の先行技術において、不具合な点を解消するためになされた内燃機関付き車両用動力装置の潤滑装置の発明である。

【0005】

【課題を解決するための手段および効果】

本願請求項 1 に係る発明は、クランク軸が車両前後方向に指向した内燃機関と、斜板式油圧ポンプおよび斜板式油圧モータからなる静油圧式無段変速機と、前記内燃機関の各部および前記静油圧式無段変速機に供給する潤滑油の潤滑油タンクとを備えた内燃機関付き車両用動力装置の潤滑装置において、前記静油圧式無段変速機は、前記クランク軸の左右いずれか一側方に配置され、前記潤滑油タンクは、前記車両用動力装置本体または前記内燃機関本体と一体に形成されるときとともに、前記クランク軸を挟んで前記静油圧式無段変速機と反対側の他側方に配置されたことを特徴とするものである。

【0006】

請求項 1 記載の発明では、車両前後方向に指向したクランク軸を挟んで左右いずれか一側方に静油圧式無段変速機が配置され、その他側方に潤滑油タンクが配置されているため、前記静油圧式無段変速機が比較的大重量であっても、前記潤滑油タンクおよび該潤滑油タンクに充填されている潤滑油の重量で、前記内燃機関付き車両用動力装置の左右重量バランスが取り易い。

【0007】

そして、前記潤滑油タンクが前記車両用動力装置本体または前記内燃機関本体と一体に形成されているので、これら本体に前記潤滑油タンクが強固に結合されるときとともに、部品点数が大巾に削減されて、コストダウンと軽量化とタンク容量の拡大とが可能となる。

【0008】

また、請求項 2 記載の発明では、潤滑油タンクがクランク軸を枢支するクランクケースの外に、該クランクケース外側面に当接して該クランクケースの外側面を覆うクランクケースカバーにも潤滑油タンクを構成する部材としたため、該潤滑油タンクのさらなる大容量化を遂行することができる。

【0009】

しかも、前記クランクケースと前記クランクケースカバーとは、共に、ダイキャストや鋳造を容易に行なうことができるので、さらなる生産性向上とコストダウンが可能となる。

【0010】

さらに、請求項3記載の発明では、クランクケース内底部に落下した潤滑油を前記潤滑油タンクに戻す回収ポンプと、該潤滑油タンクから前記内燃機関の各部と前記静油圧式無段変速機に潤滑油を供給する供給ポンプとが、同軸上に配置されたため、該両ポンプよりなる潤滑油ポンプの全体寸法が短縮されて、該潤滑油ポンプの小型軽量化が可能となるとともに、該潤滑油ポンプ相互間の油路と、該潤滑油ポンプおよび前記潤滑油タンク間の油路の短縮されて、ポンプ損失が削減される。

【0011】

さらにまた、請求項4記載の発明では、潤滑油タンクから内燃機関の各部および静油圧式無段変速機に供給される潤滑油を濾過するオイルフィルタが前記潤滑油タンクの前方で、かつ車両前方視で該潤滑油タンクと重なる位置に配置されているため、該潤滑油タンクとオイルフィルタとが近接している。従って、該フィルタからリリースされたオイルが即座に該潤滑油タンク内に返戻され、かつオイルフィルタが潤滑油ポンプに近接しているので、前記潤滑油ポンプのポンプ損失が削減される。

【0012】

しかも、オイルフィルタが動力装置の前方に位置しているため、オイルフィルタの保守・点検・整備を簡単かつ容易に遂行することができる。

【0013】

【発明の実施の形態】

以下、図面に図示された本願発明に係る内燃機関付き車両用動力装置1の一実施形態について説明する。本実施形態において上下方向とは、車体上下方向を意味し、前方とは車体前方を意味し、後方とは車体後方を意味し、左右とは前方に向った姿勢における左右を意味している。

【0014】

全体構造

図1に図示されるように、前記内燃機関付き車両用動力装置1を搭載した荒地走行用4輪車0では、車体フレーム2の前後に、それぞれ左右1対の前輪3、後輪4が配設され、該内燃機関付き車両用動力装置1より前後方向に指向した伝動



軸 5 の前後端は、図示されない差動装置および前車軸 6、後車軸 7 を介して前記前輪 3、後輪 4 にそれぞれ連結されており、内燃機関付き車両用動力装置 1 からの出力により、荒地走行用 4 輪車 0 は 4 輪駆動で走行しうるようになっている。

【0015】

また、前記荒地走行用 4 輪車 0 は、前方幅中央部にバーハンドル 8 を備え、該バーハンドル 8 に結合されたステアリングシャフト 9 の下端にステアリング機構 10 が設けられており、バーハンドル 8 の旋回操作が、ステアリングシャフト 9 およびステアリング機構 10 を介して前輪 3 に伝達され、荒地走行用 4 輪車 0 は、左右へ方向変更されるようになっている。

【0016】

さらに、内燃機関付き車両用動力装置 1 の上方に位置して車体フレーム 2 に燃料タンク 11 が据付けられるとともに、その後方にシート 12 が取付けられ、内燃機関付き車両用動力装置 1 の前方に、ファン 13、オイルクーラ 14 が順次配設され、内燃機関付き車両用動力装置 1 の後方に気化器 15 およびエアクリーナ 16 が順次配設され、前記前車軸 6、後車軸 7 はショックアブソーバ 17 を介して車体フレーム 2 に支持されている。

【0017】

さらにまた、内燃機関付き車両用動力装置 1 は、図 2、図 3 および図 4 に図示されるように、4 ストロークサイクル内燃機関 20 と、静油圧式無段変速機 100 と、変速駆動軸制御装置 150 とを備え、該 4 ストロークサイクル内燃機関 20 は、図 1 に図示されるように、シリンダ中心軸が前後に関しては鉛直上方に、図 3 に図示されるように、左右に関しては、車体後方から前方へ見て鉛直上方から僅かに左方に傾いた状態の頭上弁型プッシュロッド式単気筒の内燃機関であり、前記静油圧式無段変速機 100 は、図 4、図 5 に図示されるように、斜板式油圧ポンプ 110 と斜板式油圧モータ 130 とが前後方向の同一軸線上に配置されて、前記 4 ストロークサイクル内燃機関 20 のクランク軸 28 からの回転速度を変速する変速機であり、前記変速駆動軸制御装置 150 は、前記斜板式油圧モータ 130 の斜板式油圧ポンプの斜板角度を変更する駆動部材 152 を往復動させる変速駆動軸 151 を有している。

【0018】

また、4 ストロークサイクル内燃機関20では、図1 および図4 に図示されるように、クランクケースが、車幅方向に指向した垂直面を合わせ面として前後方向に亘って4 個、すなわち前ケースカバー21、前クランクケース22、後クランクケース23、後ケースカバー24に分割されてなり、前後中央の前クランクケース22、後クランクケース23の上方にシリンダブロック25、シリンダヘッド26、ヘッドカバー27が順次重ねられ、これら前ケースカバー21、前クランクケース22、後クランクケース23、後ケースカバー24、シリンダブロック25、シリンダヘッド26、ヘッドカバー27は図示されないボルト等によって相互に一体的に結合されている。

【0019】

さらに、図3（以下図面中で多数の点が符されている部分は、他の部材との合わせ面を意味している）に図示されるように、前後方向に指向してクランク軸28が前クランクケース22、後クランクケース23に回転自在に枢支され（図4 参照）、略上下方向に指向したシリンダブロック25のシリンダ孔29にピストン30が摺動自在に嵌装され、該ピストン30に挿入されたピストンピン30a と、クランク軸28のクランクピン28a とに連結杆31の上下端が回転自在に嵌合されており、シリンダ孔29とシリンダヘッド26とピストン30とで囲まれた燃焼室32内に吸入された混合気の燃焼で発生した燃焼ガスの圧力により、クランク軸28が回転駆動されるようになっている。

【0020】

さらに、シリンダヘッド26には、後方に開口する吸気ポート33と、前方に開口する排気ポート34とが形成され、該吸気ポート33、排気ポート34の燃焼室32側開口を開閉自在に閉塞する吸気弁35、排気弁36が設けられ、該吸気ポート33の後方開口部には、前記気化器15、エアクリーナ16（図1 参照）が接続されるとともに、前記排気ポート34の前方開口部には、排気管18を介して図示されない排気浄化装置や消音器等が接続され、図3 に図示されるように、点火栓39の電極部39a が燃焼室32に臨むように点火栓39がシリンダヘッド26に螺着されている。

【0021】

そして、前記シリンダブロック25、シリンダヘッド26には、それぞれ冷却フィン37、冷却フィン38が形成されており、走行に伴う走行風とファン13による冷

却風とが該冷却フィン37、38に触れて、4ストロークサイクル内燃機関20が冷却されるとともに、後述するように、シリンダブロック25、シリンダヘッド26内を通過する冷却潤滑油によって4ストロークサイクル内燃機関20が冷却されるようになっている。

【0022】

さらにまた、図3に図示されるように、シリンダブロック25、シリンダヘッド26において、シリンダ孔29より右方に位置してシリンダ孔29と略平行に連通孔40が形成されるとともに、該連通孔40の直下に位置して前クランクケース22、後クランクケース23の頂壁に円形のガイド孔41が形成され、これら連通孔40、ガイド孔41の下方延長線に位置して、カム軸43が前クランクケース22、後クランクケース23の仕切壁67、71に設けられたカム軸枢支孔67c、71cに回転自在に枢支され、前記ガイド孔41に摺動自在に嵌装されたバルブリフタ45は、カム軸43のカム44に当接され、シリンダブロック25、シリンダヘッド26、ヘッドカバー27間の当接面と平行でかつ左右方向に指向してシリンダヘッド26に揺動自在に前後1対のロッカアーム46が図4に図示のロッカシャフト42を介して枢支され、該ロッカアーム46の一端部とバルブリフタ45とにプッシュロッド47が介装され、該ロッカアーム46の他端部は前記吸気弁35、排気弁36の頂端に当接され、図4に図示されるように、前記吸気弁35、排気弁36は、その頂端に装着されたバルブスプリングリテーナ48とシリンダヘッド26のバネ受部26aとにバルブスプリング49が介装され、クランク軸28に嵌着されたドライブsprocket50（図4参照）と、前記カム軸43に嵌着されるとともに該ドライブsprocket50の2倍の歯数を有する図示されないドリブンスprocketとに、図示されないチェーンが架渡されており、クランク軸28が回転すると、クランク軸28の2回転に対し1回転の割合でカム軸43が回転駆動され、吸気弁35および排気弁36は、通常の4ストロークサイクル内燃機関と同様なバルブタイミングで、クランク軸28の2回転に対応して1回ずつ開閉されるようになっている。

【0023】

また、図4に図示されるように、クランク軸28の後部には、ドライブsprocket50の後方に位置して balancer 駆動歯車51がクランク軸28に一体に嵌着され



、図 3 に図示されるように、該クランク軸 28 の右方に位置して前記 balancer 駆動歯車 51 と噛み合う balancer 歯車 52 が balancer 軸 53 を介して前記前クランクケース 22、後クランクケース 23 に枢支され、さらに balancer 駆動歯車 51 の後方に交流発電機である A C G 54 が配設されて、該クランク軸 28 の後端部近傍に該 A C G 54 のロータ 54 a が嵌着され、さらにその後方のクランク軸 28 の後端部には、リコイルスタータ 55 が設けられ、クランク軸 28 の前部には、ポンプ駆動歯車 56 が一体に嵌着されるとともに、該ポンプ駆動歯車 56 の前方に位置してクランク軸 28 の前端に発進クラッチ 57 が設けられている。

【 0 0 2 4 】

さらに、図 4 に図示されるように、発進クラッチ 57 の出力部材であるクラッチアウト 57 a に駆動歯車 58 が一体に嵌着され、図 3 に図示されるように、前記クランク軸 28 よりやや上方で左方に位置して静油圧式無段変速機 100 が、図 4 に図示のように、前クランクケース 22、後クランクケース 23 内に配設され、図 5 に図示のように、該静油圧式無段変速機 100 における斜板式油圧モータ 130 の油圧モータ回転軸 131 が、前ケースカバー 21 と後クランクケース 23 とに回転自在に枢支され、該油圧モータ回転軸 131 に斜板式油圧モータ 130 のモータケーシング 132 が回転自在に枢支され、該油圧モータ回転軸 131 に回転自在に枢支されている斜板式油圧ポンプ 110 のポンプケーシング 111 に従動力歯車 101 が一体に取り付けられ、図 4 に図示のように、該従動力歯車 101 は前記発進クラッチ 57 の駆動歯車 58 に噛合されており、発進クラッチ 57 の駆動歯車 58 が回転すると、静油圧式無段変速機 100 における斜板式油圧ポンプ 110 のポンプケーシング 111 が油圧モータ回転軸 131 を中心に回転駆動されるようになっている。

【 0 0 2 5 】

そして、図 4 に図示されるように、歯車変速機 160 は後クランクケース 23 と後ケースカバー 24 とで囲まれた空間内に配設され、静油圧式無段変速機 100 の油圧モータ回転軸 131 に歯車変速機 160 のメイン軸 161 がスプライン嵌合され、図 3 に図示されるように、該メイン軸 161 に対し左下方向上に位置してカウンタ軸 162 が配置されるとともに、さらに、該カウンタ軸 162 およびメイン軸 161 に対し右下方向上に位置して出力軸 163 が配置され、これらメイン軸 161、カウンタ軸 162、出



力軸163はそれぞれ後クランクケース23、後ケースカバー24に回転自在に枢支され、前記メイン軸161と一体のメイン歯車165に常時噛み合うカウンタ歯車166が前記カウンタ軸162に回転自在に嵌合され、該カウンタ軸162に相対的に回転できないが軸方向へ摺動しうるようにシフター167が嵌装され、該カウンタ軸162と一体のカウンタ出力歯車168と、出力軸163と一体の歯車169とが噛み合わされており、該シフター167が前記カウンタ歯車166に係合するように図示されない切換機構により前方へ摺動すると、カウンタ歯車166とカウンタ軸162とが連結されて、メイン軸161の回転力が出力軸163に伝達されるようになっている。

【0026】

しかも、図4に図示されるように、前記カウンタ軸162には、シフター167とカウンタ出力歯車168との間に位置してリバースカウンタ歯車170が回転自在に嵌装され、図3に図示されるように、メイン軸161とカウンタ軸162とに隣接してリバース軸164が後クランクケース23、後ケースカバー24（図4参照）に回転自在に枢支され、該リバース軸164と一体の一方の入力歯車171はメイン軸161のメイン歯車165に噛み合わされているとともに、該リバース軸164と一体の他方の出力歯車172はカウンタ軸162のリバースカウンタ歯車170に噛み合わされており、シフター167が後方へ摺動すると、カウンタ出力歯車168とカウンタ軸162とが連結されて、メイン軸161の回転力がリバース軸164、カウンタ軸162を介して出力軸163に逆回転状態で伝達されるようになっている。

【0027】

そして、出力軸163の前後両端は、内燃機関付き車両用動力装置1の前後に配設された伝動軸5に連結されており、出力軸163の回転力が伝動軸5および前車軸6、後車軸7を介して前輪3、後輪4に伝達されるようになっている。

【0028】

また、図3に図示されるように、静油圧式無段変速機100の上方向、左側に変速駆動軸制御装置150が配設され、該変速駆動軸制御装置150の変速駆動軸151の中心線と、静油圧式無段変速機100の油圧モータ回転軸131の中心線とを結んだ面と4ストロークサイクル内燃機関20のシリンダ孔29の中心線とのなす角 α は、約 10° 程度の極めて小さな鋭角になっている。



【 0 0 2 9 】

さらに、図 3、図 4 に図示されるように、変速駆動軸制御装置 150 の変速駆動軸 151 の長手方向中央部分には雄ネジが形成され、該雄ネジの変速駆動軸 151 に駆動部材 152 が螺合され、該駆動部材 152 は、図 5 に図示されるように、静油圧式無段変速機 100 における斜板式油圧モータ 130 のモータ斜板 133 より 2 叉状に突出したアーム部 134 にピン 135 を介して揺動自在に連結されている。図 5 に図示されるように、この変速駆動軸 151 と一体の歯車 153 は、減速歯車 154 の小歯車 155 に噛み合わされ、該減速歯車 154 の大歯車 156 は制御モータ 157 の回転軸 158 と一体のピニオン歯車 159 に噛み合わされており、該制御モータ 157 の正逆転により、前記駆動部材 152 が前後に駆動されて、斜板式油圧モータ 130 のモータケーシング 132 の傾斜角が制御されるようになっている。

【 0 0 3 0 】

さらにまた、図 3 に図示されるように、変速駆動軸制御装置 150 の変速駆動軸 151 と斜板式油圧モータ 130 の油圧モータ回転軸 131 とを結ぶ面に対し直交した面に沿い斜板式油圧モータ 30 の左側に位置して変速レシオ検出センサ 102 が配設されている。

【 0 0 3 1 】

潤滑油ポンプ

次に、潤滑油ポンプ 60 について説明する。

【 0 0 3 2 】

前ケースカバー 21、前クランクケース 22 の前方から後方へ向いて見た図 6、図 7 および前後鉛直面に沿って裁断した図 4 に図示されるように、潤滑油ポンプ 60 の前後面が前ケースカバー 21 の後面と前クランクケース 22 の前面とにそれぞれ密接して、潤滑油ポンプ 60 は前ケースカバー 21、前クランクケース 22 に一体に取り付けられ、図 3 2、図 3 3 にて拡大して図示されるように、該潤滑油ポンプ 60 は、同一のポンプ回転軸 63 上に並んだトロコイド型の回収ポンプ 61 と供給ポンプ 62 とよりなり、該両回収ポンプ 61、供給ポンプ 62 は、それぞれポンプ回転軸 63 に嵌着されたインナーロータ 61 a、62 a と、該インナーロータ 61 a、62 a に噛み合うアウトロータ 61 b、62 b と、該アウトロータ 61 b、62 b を回転自在に包持するボ

ンプボディ61c, 62cとよりなり、アウトロータ61b, 62bは、インナーロータ61a, 62aに対して偏心するとともに、その歯数がインナーロータ61a, 62aよりも1枚多く形成されている。

【0033】

潤滑油ポンプ60のポンプ回転軸63に一体に嵌着されたポンプ歯車63aは、図4に図示されるように、クランク軸28と一体のポンプ駆動歯車56に噛み合わされており、クランク軸28の回転に伴ってポンプ回転軸63は回転駆動され、回収ポンプ61では、吸入口61dから潤滑油が吸入されて吐出口61eから吐出され、供給ポンプ62では吸入口62dから潤滑油が吸入されて吐出口62eから吐出されるようになっている。

【0034】

クランクケース

4ストロークサイクル内燃機関20のクランクケースを構成する前ケースカバー21、前クランクケース22、後クランクケース23、後ケースカバー24の具体的構造を説明する。

【0035】

図4、図6に図示されるように、前ケースカバー21にはオイルフィルタ64のフィルタケース65が一体的に形成され、該フィルタケース65にフィルタエレメント66（図4参照）が内蔵されており、フィルタケース65の外周部の流入通路65aからフィルタケース65内に流入した潤滑油がフィルタエレメント66にて濾過された後、その中心油路65bに排出されるようになっている。

【0036】

また、図7、図8に図示されるように、前クランクケース22には、前後幅方向略中央に、該前クランクケース22の前後合わせ面と平行な仕切壁67が一体的に形成され、該仕切壁67にクランク軸28を貫通するためのクランク軸孔67aと、クランクケース内の左側に位置した静油圧式無段変速機100を遊嵌するための変速機遊嵌孔67bと、カム軸43を貫通支持するためのカム軸孔67cと、該カム軸孔67cの下方に位置した balans 軸53を貫通支持するための balans 軸孔67dと、前記変速機遊嵌孔67bを挟んだ上下の位置に、変速駆動軸制御装置150の変速駆動

軸151を貫通するための変速駆動軸孔67 e と、出力軸163を貫通支持するための出力軸孔67 f と、さらに、該カウンタ軸孔67 f の下方に位置したクランク室連通孔67 g と前記回収ポンプ61の吸入口61 d に連通する回収ポンプ吸入連通孔67 h と、前記供給ポンプ62の吸入口62 d に連通する供給ポンプ吸入連通孔67 i と、前記回収ポンプ吸入連通孔67 h の直下から左方に亘ってストレーナ下方潤滑油溜め67 j とが形成されている。

【 0 0 3 7 】

さらに、図 7 に図示されるように、前クランクケース22において、該前クランクケース22の右側壁22 a （図 7 では左側）に沿い所要間隔を存して仕切壁67より前方に突出したタンク仕切壁68が形成されるとともに、図 8 に図示されるように、該タンク仕切壁68とは位置を異にするが略これに沿って仕切壁67より後方に突出したタンク仕切壁69が形成され、これらタンク仕切壁68およびタンク仕切壁69でもってクランク室59およびオイルタンク室70が仕切られ、これらタンク仕切壁68、タンク仕切壁69より右外側に位置して仕切壁67にタンク連通孔67 k （ 4 個所）が形成されている（仕切壁67にはこれ以外の孔はない）。

【 0 0 3 8 】

さらにまた、仕切壁67より後方へ突出したタンク仕切壁69には、図 8 に図示されるように、クランク室59およびオイルタンク室70を仕切る部分より斜右上方（図 8 では斜左上方）に延長した延長部分69 a に切欠き69 b が形成され、タンク仕切壁69の上面に溜った潤滑油が切欠き69 b より下方へ流れて、ストレーナ下方潤滑油溜め67 j に導かれるようになっている。

【 0 0 3 9 】

前クランクケース22の下方両側部には、取り付け孔22 b がそれぞれ形成されており、該取り付け孔22 b と後クランクケース23の下方両側部の取付け孔23 b とを貫通する図示されない棒状部材がゴムブッシュ（図示されず）を介して車体フレーム 2 に一体に取り付けられるようになっている。

【 0 0 4 0 】

また、図 9、図 1 0 に図示されるように、後クランクケース23には、前クランクケース22と同様に、前後幅方向中央に、該後クランクケース23の前後合わせ面



と平行な仕切壁71が一体的に形成され、該仕切壁71にクランク軸28を貫通するためのクランク軸孔71 a と、静油圧式無段変速機100における斜板式油圧モータ130の油圧モータ回転軸131を回転自在に枢支するための油圧モータ回転軸孔71 b と、カム軸43を貫通支持するためのカム軸孔71 c と、該カム軸孔71 c の下方に位置した balancer 軸53を貫通支持するための balancer 軸孔71 d と、前記メイン軸161と出力軸163との間でかつ左側に位置したカウンタ軸162を貫通支持するためのカウンタ軸孔71 e と、前記油圧モータ回転軸孔71 b の下方位置に、出力軸163を貫通支持するための出力軸孔71 f と、該出力軸孔71 f の斜右下方に位置したクランク室連通孔71 g と、前記メイン軸161と出力軸163との間でかつ右側に位置したリバース軸164を支持するためのリバース軸孔71 m (図 1 0 のみ図示) とが形成されている。

【 0 0 4 1 】

そして、図 9 に図示されるように、後クランクケース23には、前記クランクケース22のストレーナ下方潤滑油溜め67 j に連通するストレーナ下方潤滑油溜め71 j が形成されるとともに、該ストレーナ下方潤滑油溜め71 j の上方に回収ポンプ吸入連通孔67 h に連通する連通部71 h が形成され、該ストレーナ下方潤滑油溜め71 j と連通部71 h との間の両側切欠き71 l にストレーナ85が嵌装されている。

【 0 0 4 2 】

さらに、図 9 に図示されるように、後クランクケース23において、該後クランクケース23の右側壁23 a (図 9 では左側) に沿い所要間隔を存して仕切壁71より前方へ突出したタンク仕切壁72 (タンク仕切壁72の先端面が前記前クランクケース22のタンク仕切壁69の後端面に当接しうる) が形成されるとともに、図 1 0 に図示されるように、該タンク仕切壁72とは位置を異にするが略これに沿って仕切壁71より後方へ突出したタンク仕切壁73が形成され、これらタンク仕切壁72、タンク仕切壁73でもってクランク室59およびオイルタンク室70が仕切られ、これらタンク仕切壁72、タンク仕切壁73より右外側に位置して仕切壁71にタンク連通孔71 k (6 箇所) が形成され、図 1 0 に図示されるように、タンク仕切壁73の上端部73 a は後クランクケース23の頂壁部23 c に接続されず、離れており、タンク仕切壁73の上端部73 a と後クランクケース23の頂壁部23 c とに間隙73 b が形成され

ている。

【0043】

そして、仕切壁71より前方へ突出したタンク仕切壁72には、図9に図示されるように、斜右上方へ弯曲して延長した延長部分72aに切欠き72bが形成されており、タンク仕切壁72の上面に溜った潤滑油が切欠き72bより下方へ流れて、ストレーナ下方潤滑油溜め71jに導かれるようになっている。

【0044】

さらにまた、図10に図示されるように、後クランクケース23の後部では、仕切壁71の後面から後方へ突出した越流油路壁74が、後クランクケース23の頂壁部23cから下方へ垂下し、前記タンク仕切壁73に対し上方かつ左方に位置して所要の間隔を存するように形成され、該越流油路壁74の下方前端74aは仕切壁71のクランク室連通孔71g迄延長しており、タンク仕切壁73と越流油路壁74とで越流油路75が構成されている。

【0045】

そして、図3、図5に図示されるように、変速駆動軸制御装置150の変速駆動軸151の中心軸上にブリーザ室80が配置され、図5、図9、図23および図25に図示されるように、該ブリーザ室80に対応した後クランクケース23の左側上部（図9では右側上部）には、仕切壁71が存在せず、後クランクケース23の後方合わせ面に面一に一致したブリーザ室底壁76が形成され、前記ブリーザ室80を仕切るブリーザ仕切部77がブリーザ室底壁76より前方へ突設され、該ブリーザ仕切部77には図25に図示されるように切欠き部77aが形成されている。

【0046】

また、ブリーザ室底壁76の略中央部から前方へ突出した軸支部76aにネジ孔76bが形成され、図5に図示される断面がL字状をなしたブリーザ蓋78の頂壁78aの外周縁部78bが、図23に図示されるように、後クランクケース23の左側頂壁23dの内周段部23eに当てがわれ、該ブリーザ蓋78の頂壁78aの中央凹部78cに形成された孔を貫通したボルト79が軸支部76aのネジ孔76bに螺着されており、後クランクケース23の左側頂壁23d、ブリーザ室底壁76、ブリーザ仕切部77およびブリーザ蓋78の折曲壁78dでもってブリーザ室80が構成されるようになっている。

る。

【0047】

さらに、ブリーザ室底壁76には開口76bが形成され、図5に図示されるように、該開口76bにブリーザパイプ81の一端が嵌着されており、該ブリーザパイプ81の他端は図示されないパイプ、ホース等で4ストロークサイクル内燃機関20の吸気系に接続されている。

【0048】

さらにまた、図10に図示される後クランクケース23の仕切壁71より後方へ突出したタンク仕切壁73、越流油路壁74の後端面にその先端面が当接しうる図11に図示のタンク仕切壁82、越流油路壁83が、図11に図示されるように後ケースカバー24の前面に前方へ突出して形成されている。

【0049】

そして、後ケースカバー24には、ACG54が嵌装しうる開口24aが形成され、図12に図示されるように、該開口24aの外周後面には、ACG54のケーシング54bが当接しうる当接部24bが形成されている。

【0050】

シリンダブロック、シリンダヘッド

図13は、前クランクケース22の後面と後クランクケース23の前面とが重ね合わされた平面図であって、前クランクケース22、後クランクケース23に形成された開口22p, 23pに、図26に図示のシリンダブロック25の連通孔40の開口25pが合致した状態で、前クランクケース22、後クランクケース23のシリンダブロック合せ面22x, 23x上に、シリンダブロック25のシリンダ底部合せ面25xが重ねられ、前クランクケース22、後クランクケース23の頂壁の半円状切欠きでシリンダスリーブ挿入孔22r, 23rが形成され、該シリンダスリーブに挿入孔22r, 23rにシリンダブロック25のシリンダスリーブ25r（図4参照）が嵌合されるようになっている。

【0051】

また、図29は、シリンダブロック25の頂面図で、シリンダブロック25の連通孔40の開口25pに、図30に図示のシリンダヘッド26の連通孔40の開口26pが合

致した状態で、シリンダブロック25のシリンダヘッド合せ面25 y 上に、シリンダヘッド26のシリンダヘッド底部合せ面26 y が重ねられ、これらシリンダヘッド26、シリンダブロック25のボルト孔26 a, 25 a を貫通した図示されない4本のボルトの下端ネジが、図13に図示の前クランクケース22、後クランクケース23のボルト孔22 q, 23 q に螺着されることによって、シリンダブロック25、シリンダヘッド26および前クランクケース22、後クランクケース23が相互に一体的に結合されている。

【0052】

さらに、図3に図示されるように、シリンダヘッド26の頂面にヘッドカバー27の外周面に当接され、図示されないボルト等でヘッドカバー27はシリンダヘッド26に一体に結合されている。

【0053】

潤滑油回路

図34を参照して、本実施形態において、4ストロークサイクル内燃機関20内の潤滑油が内燃機関付き車両用動力装置1の各部にそれぞれ供給される潤滑油回路の概略について説明すると、回収ポンプ61の吸入口61 d はストレーナ85を介してクランク室59に接続され、該回収ポンプ61の吐出口61 e はオイルクーラ14の吸入口14 a に接続され、オイルクーラ14の吐出口14 b は、A C G 54とシリンダブロック25、シリンダヘッド26とに接続されるとともに、オイルタンク室70に接続されている。

【0054】

また、オイルタンク室70の底部に供給ポンプ62の吸入口62 d が接続され、該供給ポンプ62の吐出口62 e はオイルフィルタ64の吸入口65 a に接続され、該オイルフィルタ64の吐出口65 b は静油圧式無段変速機100と4ストロークサイクル内燃機関20と発進クラッチ57とにそれぞれ接続される。

【0055】

さらに、回収ポンプ61、供給ポンプ62の各吐出口61 e, 62 e はリリーフ弁86, 87を介してクランク室59、オイルタンク室70にそれぞれ接続されている。

【0056】

次に、前ケースカバー21、前クランクケース22、後クランクケース23、後ケースカバー24内に一体的に構成されるクランク室59とオイルタンク室70とは、前クランクケース22の仕切壁67で前後に仕切られた前方部分では、図7に図示の前クランクケース22のタンク仕切壁68と、前ケースカバー21にてタンク仕切壁68に対応して形成されたタンク仕切壁89とで左右に仕切られ、前クランクケース22の仕切壁67と後クランクケース23の仕切壁71とに挟まれた前後中央部分では、図8に図示の前クランクケース22のタンク仕切壁69と、図9に図示の後クランクケース23のタンク仕切壁72とで左右に仕切られ、後クランクケース23の仕切壁71で前後に仕切られた後方部分では、図10に図示のタンク仕切壁73と、図11に図示のタンク仕切壁82とで左右に仕切られている。

【0057】

また、前方部分のクランク室59と前後中央部分のクランク室59とは、図7、図8に図示されるように、前クランクケース22の仕切壁67に形成されているクランク室連通孔67gおよびストレーナ下方潤滑油溜め67jでもって相互に連通され、前後中央部分のクランク室59と後方部分のクランク室59とは、図9、図10に図示されるように、後クランクケース23の仕切壁71に形成されているクランク室連通孔71gとストレーナ下方潤滑油溜め71jでもって相互に連通されている。

【0058】

さらに、前方部分のオイルタンク室70と前後中央部分のオイルタンク室70とは、図7、図8に図示されるように、前クランクケース22の仕切壁67に形成されているタンク連通孔67k（4個所）でもって相互に連通され、前後中央部分のオイルタンク室70と後方部分のオイルタンク室70とは、図9、図10に図示されるように、後クランクケース23の仕切壁71に形成されているタンク連通孔71k（6個所）でもって相互に連通されている。

【0059】

図34に図示された潤滑油回路に即して、前ケースカバー21、前クランクケース22、後クランクケース23、後ケースカバー24、シリンダブロック25およびシリンダヘッド26内に形成された油路を具体的に説明する。

【0060】

回収ポンプ61の吸入口61 d は、図 6、図 7 に図示されるように、前クランクケース22の回収ポンプ吸入連通孔67 h に接続されており、潤滑油ポンプ60の回転軸63が回転駆動されると、ストレーナ下方潤滑油溜め67 j, 71 j に溜められた潤滑油は、図 9 に図示されるようにストレーナ85で濾過された後、後クランクケース23の連通部71 h から前クランクケース22の回収ポンプ吸入連通孔67 h を経由して回収ポンプ61の吸入口61 d に流入されるようになっている。

【0061】

また、回収ポンプ61の吐出口61 e は、図 6、図 14 に図示されるように、前ケースカバー21の後方の開口21 a に接続され、該開口21 a は前方に指向した連通路21 b を介して前端開口21 c に連通され、該開口21 c とオイルクーラ14の流入口14 a とは図示されないホース、パイプ等で接続されており、回収ポンプ61の吐出口61 e より吐出された潤滑油はオイルクーラ14に送られるようになっている。そして、図 14 に図示されるように、連通路21 b から分岐路21 d が岐出され、該分岐路21 d にリリーフ弁86が介装されており、連通路21 b 内の潤滑油圧力が所定の設定圧力以上に高圧になると、リリーフ弁86が動作して、分岐路21 d から開口21 e を介してクランク室59内に戻るようになっている。

【0062】

さらに、オイルクーラ14の吐出口14 b は、図示されないホース、パイプ等を介して図 6 に図示の前ケースカバー21の返戻口21 f に接続され、該返戻口21 f は、図 15 に図示されるように、連通路21 g を介して開口21 h に連通されるとともに絞り21 i を介してオイルタンク室70に連通されている。

【0063】

さらにまた、図 6、図 7 に図示されるように、前ケースカバー21の開口21 h と前クランクケース22の開口22 h とは相互に合致し、図 20 に図示されるように、該開口22 h は連通路22 i を介して開口22 j に連通されている。

【0064】

そして、図 13 に図示されるように、前クランクケース22のシリンダブロック合せ面22 x に開口した開口22 j は、図 26 に図示のシリンダブロック25のシリンダ底部合せ面25 x の開口25 j に合致し、図 27 に図示されるように、該開口25 j



は垂直連通路25kを介してシリンダブロック25のシリンダヘッド合わせ面25yの開口25lに連通され、図29および図30に図示されるように、該シリンダブロック25の開口25lはシリンダヘッド26の連通路26lに合致し、該連通路26lの上端は、ヘッドカバー27で囲まれた空間内に露出している。

【0065】

また、図26、図27に図示されるように、垂直連通路25kと平行な垂直連通路25nは前後方向の連通路25mで相互に連通され、該垂直連通路25nの上端開口25oは、シリンダヘッド26の開口26oに合致し、該開口26oの上端もヘッドカバー27で囲まれた空間内に露出している。

【0066】

さらに、図27に図示のシリンダブロック25の垂直連通路25nの下端開口25sは、図13に図示の後クランクケース23の開口23sに連通し、図22に図示されるように、該開口23sは、連通路23tを介して開口23uに連通され、該後クランクケース23の開口23uは、図11に図示の後ケースカバー24の開口24uに連通され、該24uは図24に図示されるように、連通路24vを介して開口24wに連通され、該後ケースカバー24の開口24wは、ACG54のカバ54b（図4参照）に設けられた図示されないACG潤滑油噴出口に連通されている。

【0067】

前述したように、回収ポンプ61により、オイルクーラ14に送られて該オイルクーラ14で冷却された潤滑油は、図15に図示の前ケースカバー21の返戻口21fに送られて連通路21gを通過し、絞り21iを介してオイルタンク室70に噴出され、オイルタンク室70内に溜められる。そしてオイルタンク室70内に溜められた冷却潤滑油は、該オイルタンク室70に開口した供給ポンプ吸入連通孔67iより供給ポンプ62の吸入口62dに吸入され、該供給ポンプ62で加圧された圧力潤滑油は供給ポンプ62の吐出口62eから、図16に図示されるように、前ケースカバー21の吐出口21jに送られるようになっている。

【0068】

図16に図示の前ケースカバー21の吐出口21jは、オイルフィルタ64のフィルタケース65の流入路65aに接続され、図4、図19に図示されるように、該フィ

ルタケース65の吐出路65bは、静油圧式無段変速機100の油圧モータ回転軸131の中心孔131aに接続されるとともに、図4、図19に図示の絞り65cを介してクランク軸28の中心孔68bに接続され、図4に図示されるように、該中心孔68bはクラッチ連通孔68cに連通されており、オイルフィルタ64で濾過された冷却潤滑油は静油圧式無段変速機100、クランク軸28に供給されるようになっている。

【0069】

また、図17に図示されるように、前ケースカバー21では、フィルタケース65のフィルタ室とクランク室59（図面で左側）とを連通する連通路65dにリリーフ弁87が介装され、図18に図示されるように、フィルタケース65の吐出路65bより岐出路65eが岐出され、該岐出路65eにリリーフ弁88が介装されるとともに、該岐出路65eからクランク室59内の発進クラッチ57に向って潤滑油噴出口65fが形成されており、フィルタケース65のフィルタ室内の圧力が所定値を越えると、リリーフ弁87から潤滑油がクランク室59へ吐出され、また、フィルタケース65の吐出路65b内の潤滑油圧力が所定値を越えると、リリーフ弁88からクランク室59へ潤滑油が吐出され、さらに、フィルタケース65の吐出路65b内の潤滑油は潤滑油噴出口65fから発進クラッチ57に向って噴出されるようになっている。

【0070】

図示の実施形態は、前述したように構成されているので、シフター167を前方へ移動させてカウンタ歯車166とカウンタ軸162とを連結した状態において、リコイルスタータ55を操作することにより、4ストロークサイクル内燃機関20を始動させると、4ストロークサイクル内燃機関20は運転状態となり、クランク軸28の回転数が所定回転数を越えると、発進クラッチ57が連結状態となり、静油圧式無段変速機100のポンプケーシング111が回転駆動される。

【0071】

変速駆動軸制御装置150における駆動部材152の軸方向位置に対応して設定された斜板式油圧モータ130のモータ斜板133の傾斜角度の大小に応じて油圧モータ回転軸131が所要の変速レシオで回転駆動され、歯車変速機160にて所定の変速比にカウンタ軸162が減速され、出力軸163から前後の伝動軸5および前車軸6、後車軸7を介して前輪3、後輪4にそれぞれ動力が伝達され、荒地走行用4輪車0は

前進することができる。

【0072】

また、図3に図示されるように、静油圧式無段変速機100の斜板式油圧ポンプ110、斜板式油圧モータ130の中心線上の油圧モータ回転軸131と変速駆動軸制御装置150の変動駆動軸151とを結ぶ面がシリンダ孔29の中心線となす角 α が、約10°と狭く、かつ4ストロークサイクル内燃機関20の左側において、静油圧式無段変速機100、変速駆動軸制御装置150とが4ストロークサイクル内燃機関20に接近して配置されているため、内燃機関付き車両用動力装置1の幅方向寸法が短かくてコンパクトとなり、従って荒地走行用4輪車0への搭載性が頗る良好である。

【0073】

さらに、変速レシオ検出センサ102が静油圧式無段変速機100の左方外側に配置されているため、荒地走行用4輪車0の左方から変速レシオ検出センサ102の保守・点検・整備を容易に遂行することができる。

【0074】

さらにまた、ブリーザ室80は、クランク室59の左側上方に位置して変速駆動軸制御装置150の変速駆動軸151の延長線上に配置され、その下方に静油圧式無段変速機100が配置されているため、クランク軸28や歯車変速機160の各メイン歯車165、カウンタ歯車166、シフター167、カウンタ出力歯車168、歯車169から飛散した潤滑油滴は、前記静油圧式無段変速機100に遮ぎられて、クランク室59の左側上方迄達することが阻止され、オイルミスト混入率の少ないブローバイガスがブリーザ室80に導入される結果、ブリーザ室80が小容量で足り、しかも構造が簡略化される。

【0075】

しかも、クランク軸28が車体前後方向に指向しているため、ACG54、リコイルスタータ55、発進クラッチ57、歯車変速機160が車両前後方向に配置されることがとなり、前述のシリンダ孔29の中心軸の近くに静油圧式無段変速機100、変速駆動軸制御装置150が配置されるとと相俟って、内燃機関付き車両用動力装置1がさらに小型化され、荒地走行用4輪車0の搭載性が一段と改善される。

【0076】



また、図 3 に図示されるように、静油圧式無段変速機100は、前ケースカバー21、前クランクケース22、後クランクケース23、後ケースカバー24よりなるクランクケース内空間の左側に配置され、オイルタンク室70は該クランクケース内空間の右側に配置されているため、静油圧式無段変速機100とオイルタンク室70内の潤滑油の重量とで内燃機関付き車両用動力装置 1 の左右重量バランスが取り易い。

【0077】

さらに、図 6 に図示されるように、前ケースカバー21の内壁面からタンク仕切壁89が突出して一体的に形成され、図 7、図 8 に図示されるように、前クランクケース22の仕切壁67から前後方向へタンク仕切壁68、タンク仕切壁69が突出して一体的に形成され、図 9、図 10 に図示されるように、後クランクケース23の仕切壁71から前後方向へタンク仕切壁72、タンク仕切壁73が突出して一体的に形成され、図 11 に図示されるように、後ケースカバー24の内壁面からタンク仕切壁82が後方へ突出して一体的に形成されているため、オイルタンク室70を構成するための特別の部品を必要とせず、重量および工数が削減されて、クランクケースの軽量化とコストダウンと剛性向上が可能となる。

【0078】

さらにまた、前クランクケース22の仕切壁67より後方へ突出したタンク仕切壁69（図 8 参照）と後クランクケース23の仕切壁71より前方へ突出したタンク仕切壁72（図 9 参照）とで、前クランクケース22、後クランクケース23間にオイルタンク室70が形成されるだけでなく、前ケースカバー21の内壁面から後方へ突出したタンク仕切壁89（図 6 参照）と前クランクケース22の仕切壁67より前方へ突出したタンク仕切壁68（図 7 参照）とで、前ケースカバー21、前クランクケース22間にオイルタンク室70が形成され、かつ、後クランクケース23の仕切壁71より後方へ突出したタンク仕切壁73（図 10 参照）と後ケースカバー24の内壁面から前方へ突出したタンク仕切壁82（図 11 参照）とで後クランクケース23、後ケースカバー24間にオイルタンク室70が形成されるため、オイルタンク室70の容量は頗る大きい。

【0079】



しかも、前ケースカバー21、前クランクケース22、後クランクケース23、後ケースカバー24を、ダイキャストや鋳造により製造することができるので、さらなる生産性向上とコストダウンを図ることができる。

【 0 0 8 0 】

また、クランクケース内の底部のストレーナ下方潤滑油溜め67 j , 71 j に溜った潤滑油をオイルタンク室70に送る回収ポンプ61と、オイルタンク室70から4 ストロークサイクル内燃機関20のクランク軸28、発進クラッチ57や静油圧式無段変速機100に潤滑油を送る供給ポンプ62とが同軸上に配置されているため、回収ポンプ61、供給ポンプ62よりなる潤滑油ポンプ60の全体寸法が短縮化されて、潤滑油ポンプ60の小型軽量化が可能となり、しかも、回収ポンプ61、供給ポンプ62間の油路や、潤滑油ポンプ60、オイルタンク室70間の油路が短くなって、潤滑油ポンプ60のポンプ損失が小さくなる。

【 0 0 8 1 】

さらに、オイルタンク室70から4 ストロークサイクル内燃機関20の各部および静油圧式無段変速機100に供給される潤滑油を濾過するオイルフィルタ64のフィルタケース65が、オイルタンク室70の前方で、かつ車両前後方向から見てオイルタンク室70と重なる位置に配置されているため、オイルタンク室70とオイルフィルタ64とが接近し、オイルフィルタ64内の潤滑油が、該オイルフィルタ64の連通路65 d に介装のリリーフ弁87を介してオイルタンク室70に直ちに還流し、供給ポンプ62のポンプ損失が低い。

【 0 0 8 2 】

さらにまた、オイルフィルタ64が前ケースカバー21の前方に位置しているため、図4に図示されるように、オイルフィルタ64の蓋64 a を荒地走行用4 輪車0 の前方から容易に取り外すことができ、フィルタエレメント66の交換を簡単に行なうことができるとともに、オイルフィルタ64の保守・点検・整備を短時間内に楽に遂行することができる。

【 0 0 8 3 】

また、濾過された潤滑油を必要とせず、冷却された潤滑油を必要とするシリンダブロック25、シリンダヘッド26やA C G 54には、オイルフィルタ64を経由せず



、オイルクーラ14を通過して冷却された潤滑油をシリンダブロック25、シリンダヘッド26、A C G 54へ直接供給するようになっているため、供給ポンプ62の負荷を軽減できるとともに供給ポンプ62の動力損失を大幅に削減することができ、しかも供給ポンプ62を小型化することができる。

【 0 0 8 4 】

そして、回収ポンプ61により、オイルクーラ14に送られて該オイルクーラ14で冷却された潤滑油は、図 1 5 に図示されるように、前ケースカバー21の返戻口21 f から連通路21 g を介して開口21 h に達し、図 2 0 に図示される前クランクケース22の開口22 h から連通路22 i を介して開口22 j に送られ、図 1 3 および図 2 6 、図 2 7 に図示されるように、前クランクケース22の開口22 j からシリンダブロック25の底面開口25 j 、垂直連通路25 k を介してシリンダブロック25の頂面開口25 l に送られ、さらに図 2 9 、図 3 0 および図 3 1 に図示されるように、シリンダヘッド26の頂面開口26 l に達し、該頂面開口26 l よりシリンダヘッド26の頂面に潤滑油が流れ出し、シリンダヘッド26から連通孔40を介しクランク室59に落下して還流することにより、シリンダブロック25、シリンダヘッド26が冷却される。

【 0 0 8 5 】

また、図 2 7 に図示されるように、垂直連通路25 k から連通路25 m が岐出されているので、垂直連通路25 k を上昇した潤滑油の一部は連通路25 m より垂直連通路25 n に達し、該垂直連通路25 n の上方部分を流れる潤滑油は、前述した頂面開口26 l を流れた潤滑油と同様に頂面開口26 o よりシリンダヘッド26の頂面に流れ出して、連通孔40を介してクランク室59に落下し、シリンダブロック25、シリンダヘッド26が冷却される。

【 0 0 8 6 】

さらに、垂直連通路25 n の下方部分を流れる潤滑油は、シリンダブロック25の底面開口25 s から後クランクケース23の開口23 s に達し、図 2 2 に図示の連通路23 t を介して開口23 u に送られ、該開口23 u から図 2 4 に図示の後ケースカバー24の開口24 u から連通路24 v を介して開口24 w に送られた後、A C G 54の潤滑油噴出口より噴出されてA C G 54が冷却される。

【 0 0 8 7 】

さらに、クランク室59から吸上げられて回収ポンプ61によりオイルクーラ14に供給され、該オイルクーラ14にて冷却された冷却潤滑油はオイルフィルタ64に供給されず、直接シリンダブロック25、シリンダヘッド26に供給されるため、シリンダブロック25、シリンダヘッド26は、ファン13によって後方へ送風された冷却風や走行に伴う走行風が冷却フィン37、冷却フィン38に触れることによる空気冷却のみならず、シリンダブロック25、シリンダヘッド26内を通過する冷却潤滑油による潤滑油冷却される結果、シリンダブロック25、シリンダヘッド26ひいては、燃焼室32の周辺部分が十分に冷却される。

【 0 0 8 8 】

さらにまた、オイルクーラ14でもって冷却された潤滑油も、オイルタンク室70を経由せずに、リコイルスタータ54に供給されるため、リコイルスタータ54も十分に冷却される。

【 0 0 8 9 】

また、図6に図示の前ケースカバー21の内壁面から後方へ突設されたタンク仕切壁89と、図7に図示の前クランクケース22の仕切壁67から前方へ突設されたタンク仕切壁68との上端縁89a、68aよりも、図10に図示の仕切壁71から後方へ突設されたタンク仕切壁73と、図11に図示の内壁面から前方へ突設されたタンク仕切壁82との上端縁73a、82aが下方に位置し、さらに、前クランクケース22の仕切壁67にタンク連通孔67kが形成されるとともに、後クランクケース23の仕切壁71にタンク連通孔71kが形成されているため、オイルタンク室70内の潤滑油の油面は全て同一の高さに保持されるとともに、オイルタンク室70内の潤滑油は、高さの低いタンク仕切壁73、タンク仕切壁82の上端縁73a、82aより越流油路75、越流油路84内に全て静かに流入することができる。この結果、クランク室59内で潤滑油がクランク軸28に掻き回わされることが阻止され、動力損失や、潤滑油のミスト発生が回避され、しかも、クランク室59の底部のストレーナ下方潤滑油溜め67j、71jに滑らかにかつ静かに導かれて、気泡発生も抑制される。

【 0 0 9 0 】

さらに、図10、図11に図示されるように、後クランクケース23、後ケース

カバー24とそれぞれ一体的に形成されるタンク仕切壁73、タンク仕切壁82と、越流油路壁74、83とで越流油路75、84が構成されるため、越流油路75、84は、構造が極めて単純化され、コストアップが避けられる。

【0091】

さらにまた、後クランクケース23、後ケースカバー24間におけるオイルタンク室70は、後クランクケース23の右側壁23a（後ケースカバー24の右側壁には符号を付していない）に沿って三日月状に形成されているため、タンク仕切壁73、タンク仕切壁82および越流油路壁74、83もこれに近い形状に形成され、オイルタンク室70の仕切壁上縁73a、82aを越流した潤滑油は、乱れを起さずにクランク室59の底部のストレーナ下方潤滑油溜め67j、71jに導かれる。

【図面の簡単な説明】

【図1】 本願発明に係る内燃機関付き車両用動力装置を搭載した荒地走行用車両の側面図である。

【図2】 図1に図示の内燃機関付き車両用動力装置を前方から見た正面図である。

【図3】 図1のIII-III線に沿って裁断した内燃機関付き車両用動力装置の横断面図である。

【図4】 図1に図示の内燃機関付き車両用動力装置の縦断面図である。

【図5】 静油圧式無段変速機の縦断面図である。

【図6】 前ケースカバーの前面図である。

【図7】 前クランクケースの前面図である。

【図8】 前クランクケースの後面図である。

【図9】 後クランクケースの前面図である。

【図10】 後クランクケースの後面図である。

【図11】 後ケースカバーの前面図である。

【図12】 後ケースカバーの後面図である。

【図13】 前クランクケースと後クランクケースとを合わせた平面図である。

【図14】 図6のXIV-XIV線に沿って裁断した断面図である。

【図15】 図6のXV-XV線に沿って裁断した断面図である。

- 【図 1 6】 図 6 の XVI - XVI 線に沿って裁断した断面図である。
- 【図 1 7】 図 6 の XVII - XVII 線に沿って裁断した断面図である。
- 【図 1 8】 図 6 の XVIII - XVIII 線に沿って裁断した断面図である。
- 【図 1 9】 図 6 の XIX - XIX 線に沿って裁断した断面図である。
- 【図 2 0】 図 7 の XX - XX 線に沿って裁断した断面図である。
- 【図 2 1】 図 7 の XXI - XXI 線に沿って裁断した断面図である。
- 【図 2 2】 図 9 の要部拡大図である。
- 【図 2 3】 図 1 0 の XXIII - XXIII 線に沿って裁断した断面図である。
- 【図 2 4】 図 1 2 の XXIV - XXIV 線に沿って裁断した断面図である。
- 【図 2 5】 図 2 2 の XXV - XXV 線に沿って裁断した断面図である。
- 【図 2 6】 シリンダブロックの底面形状を上方から見た平面図である。
- 【図 2 7】 図 2 6 の XXVII - XXVII 線に沿って裁断した断面図である。
- 【図 2 8】 図 2 7 の XXVIII - XXVIII 線に沿って裁断した断面図である。
- 【図 2 9】 シリンダブロックの頂面図である。
- 【図 3 0】 シリンダヘッドの底面形状を上方から見た平面図である。
- 【図 3 1】 シリンダヘッドの頂面図である。
- 【図 3 2】 潤滑油ポンプの正面図である。
- 【図 3 3】 図 3 2 の XXXIII - XXXIII 線に沿って裁断した断面図である。
- 【図 3 4】 本願発明の潤滑油回路の概略を図示した説明図である。

【符号の説明】

0…荒地走行用 4 輪車、1…内燃機関付き車両用動力装置、2…車体フレーム、3…前輪、4…後輪、5…伝動軸、6…前車軸、7…後車軸、8…バーハンドル、9…ステアリングシャフト、10…ステアリング機構、11…燃料タンク、12…シート、13…ファン、14…オイルクーラ、15…気化器、16…エアクリーナ、17…ショックアブソーバ、18…排気管、

20…4 ストロークサイクル内燃機関、21…前ケースカバー、22…前クランクケース、23…後クランクケース、24…後ケースカバー、25…シリンダブロック、26…シリンダヘッド、27…ヘッドカバー、28…クランク軸、29…シリンダ孔、30…ピストン、31…連結杆、32…燃焼室、33…吸気ポート、34…排気ポート、35…吸



気弁、36…排気弁、37…冷却フィン、38…冷却フィン、39…点火栓、40…連通孔、41…ガイド孔、42…ロッカシャフト、43…カム軸、44…カム、45…バルブリフタ、46…ロッカアーム、47…プッシュロッド、48…バルブスプリングリテーナ、49…バルブスプリング、50…ドライブsprocket、51…バルンサー駆動歯車、52…バルンサー歯車、53…バルンサー軸、54…A C G、55…リコイルスタータ、56…ポンプ駆動歯車、57…発進クラッチ、58…駆動歯車、59…クランク室、60…潤滑油ポンプ、61…回収ポンプ、62…供給ポンプ、63…ポンプ回転軸、64…オイルフィルタ、65…フィルタケース、66…フィルタエレメント、67…仕切壁、68…タンク仕切壁、69…タンク仕切壁、70…オイルタンク室、71…仕切壁、72…タンク仕切壁、73…タンク仕切壁、74…越流油路壁、75…越流油路、76…ブリーザ室底壁、77…ブリーザ仕切部、78…ブリーザ蓋、79…ボルト、80…ブリーザ室、81…ブリーザパイプ、82…タンク仕切壁、83…越流油路壁、84…越流油路、85…ストレーナ、86…リリーフ弁、87…リリーフ弁、88…リリーフ弁、89…タンク仕切壁、

100…静油圧式無段変速機、101…従動力歯車、102…変速レシオ検出センサ、110…斜板式油圧ポンプ、111…ポンプケーシング、130…斜板式油圧モータ、131…油圧モータ回転軸、132…モータケーシング、133…モータ斜板、134…アーム部、135…ピン、

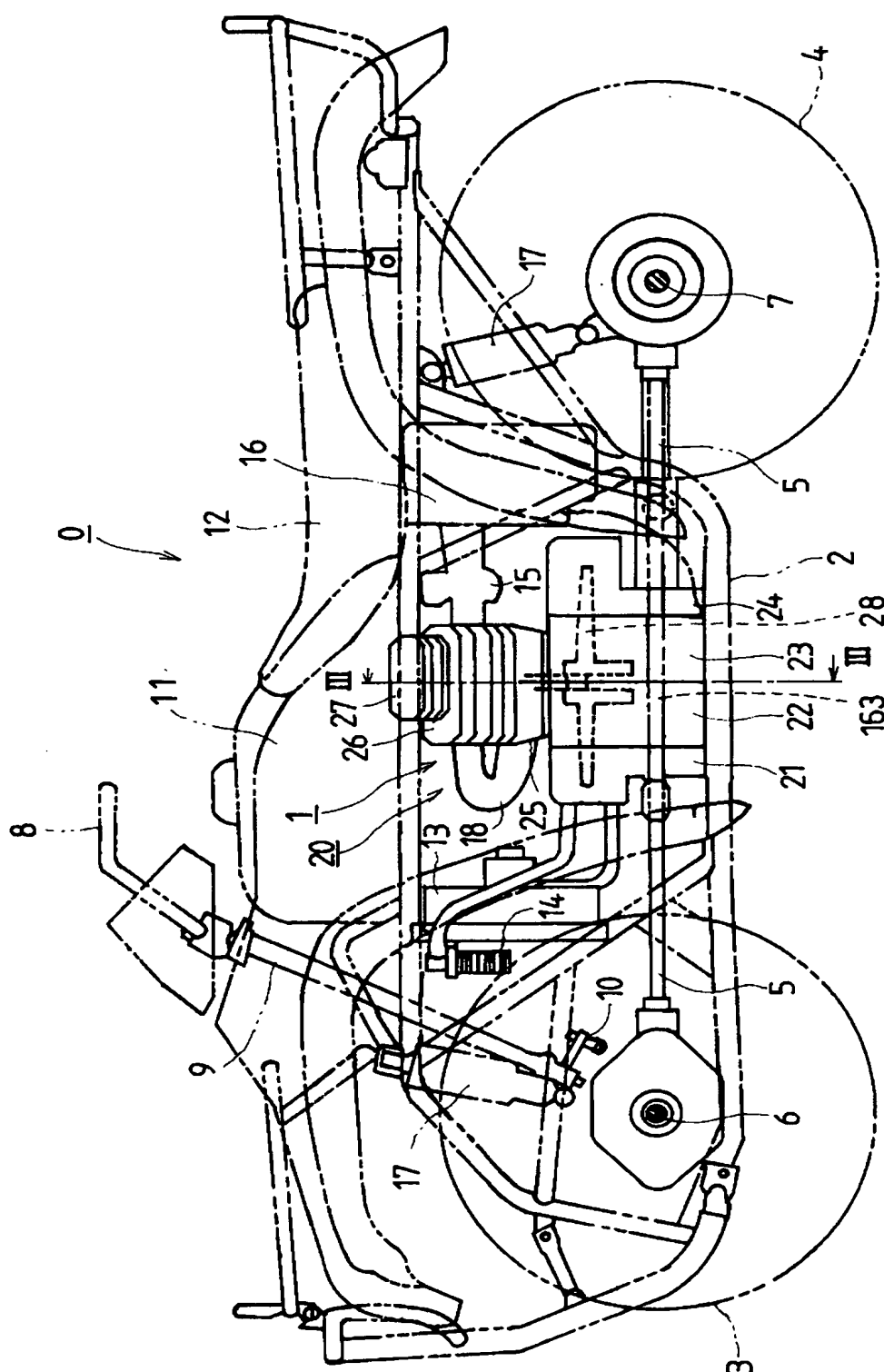
150…変速駆動軸制御装置、151…変速駆動軸、152…駆動部材、153…歯車、154…減速歯車、155…小歯車、156…大歯車、157…制御モータ、158…回転軸、159…ピニオン歯車、

160…歯車変速機、161…メイン軸、162…カウンタ軸、163…出力軸、164…リバース軸、165…メイン歯車、166…カウンタ歯車、167…シフター、168…カウンタ出力歯車、169…歯車、170…リバースカウンタ歯車、171…入力歯車、172…出力歯車。

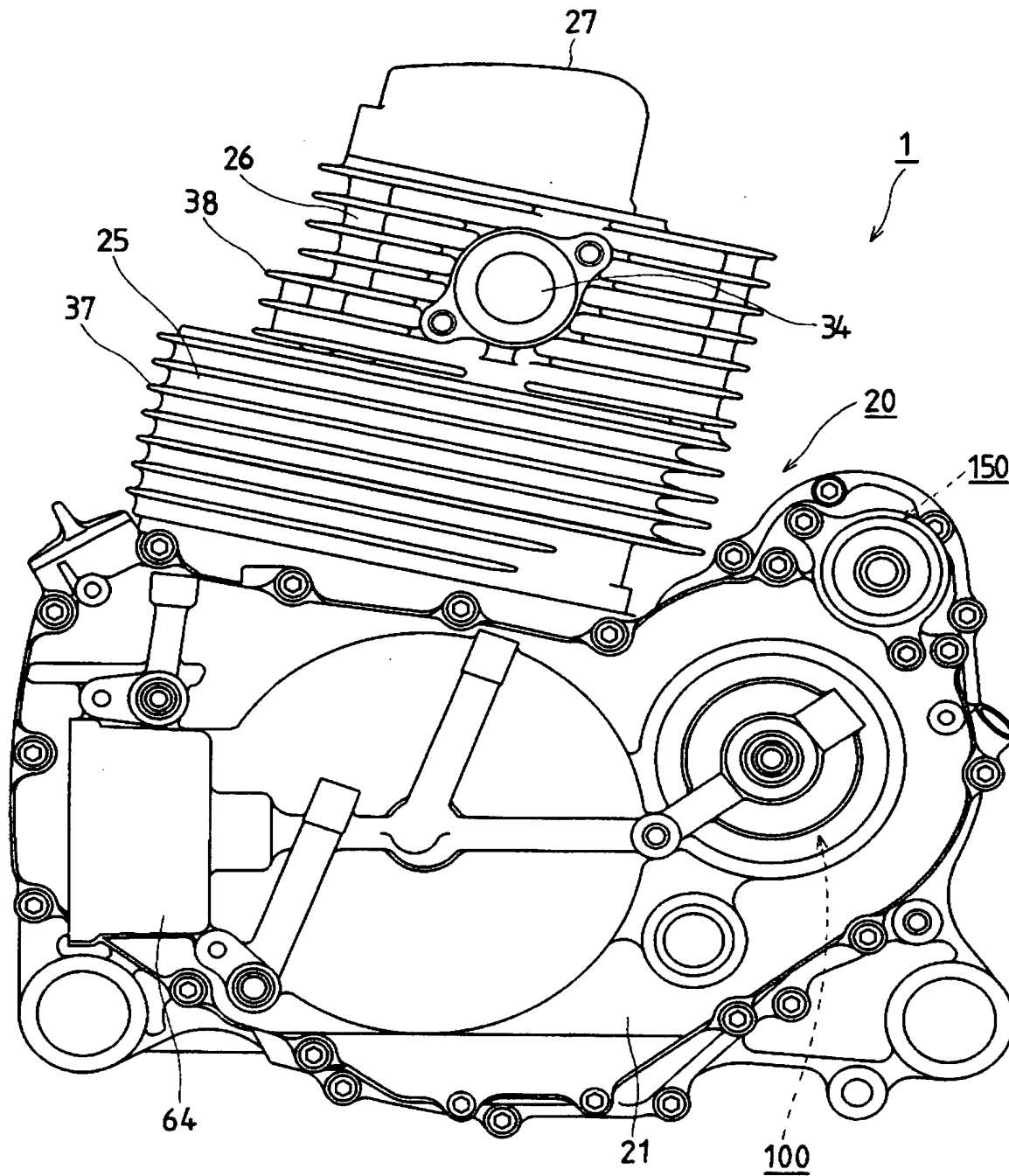
【書類名】

図面

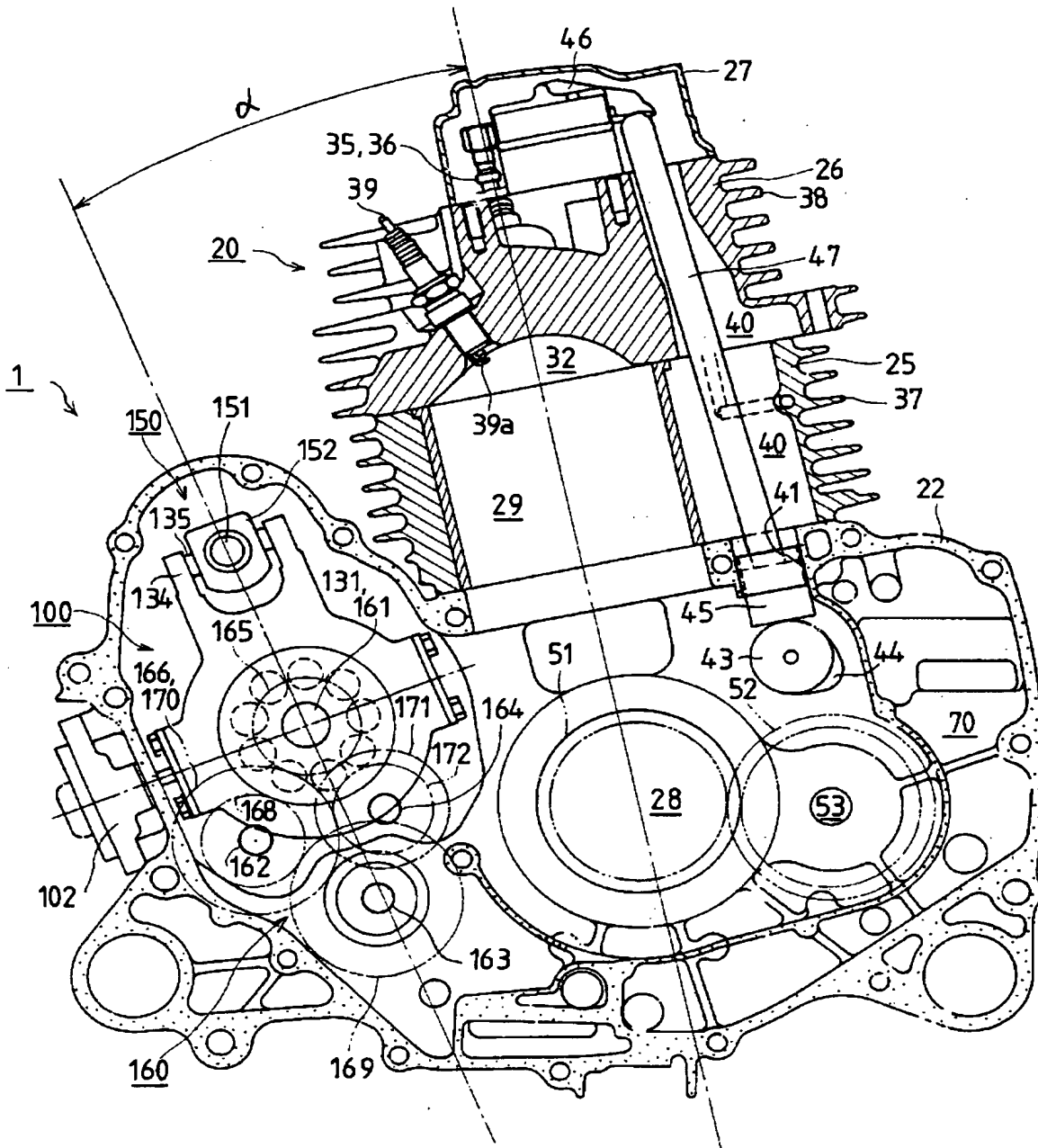
【図 1】



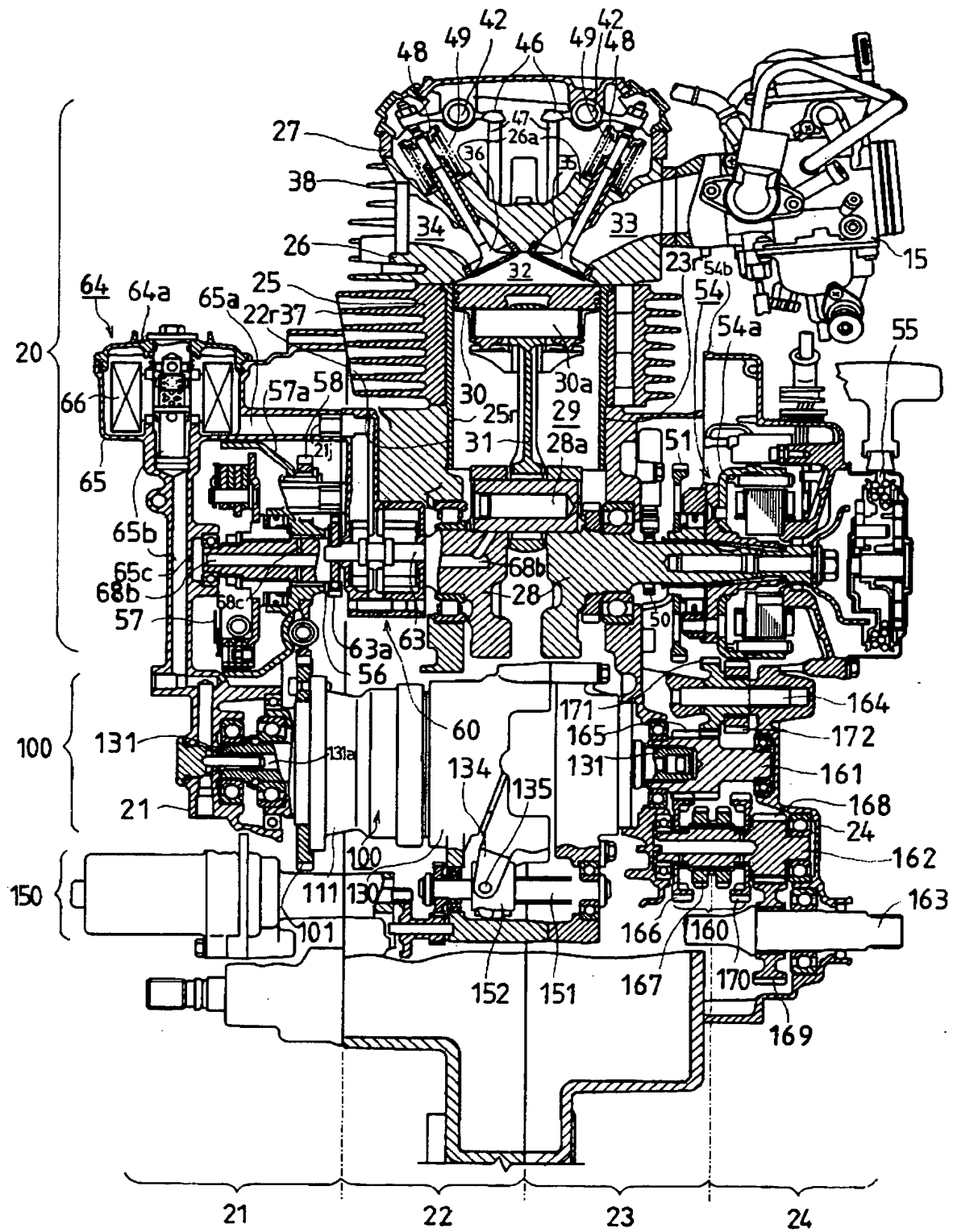
【図 2】



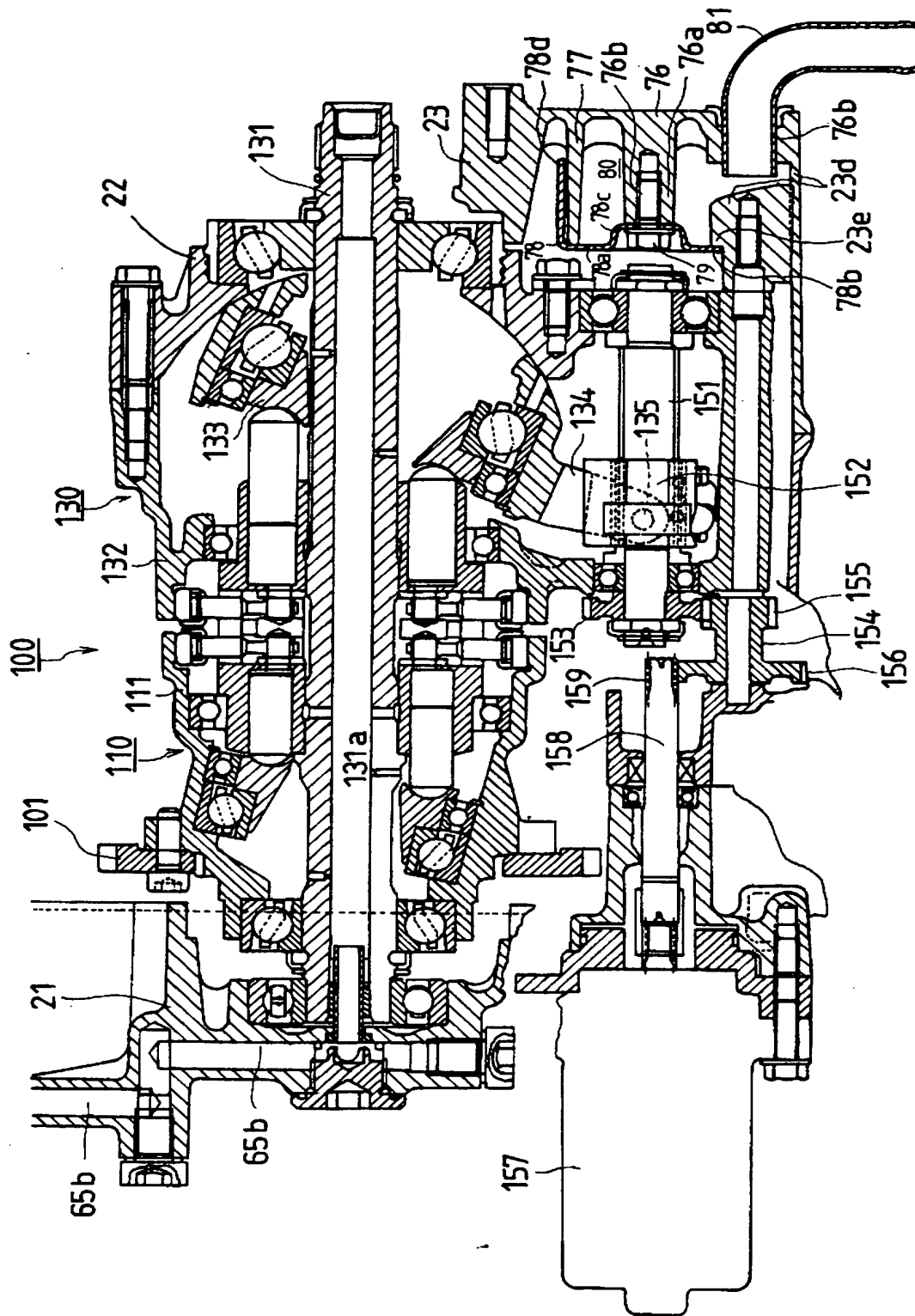
【図 3】



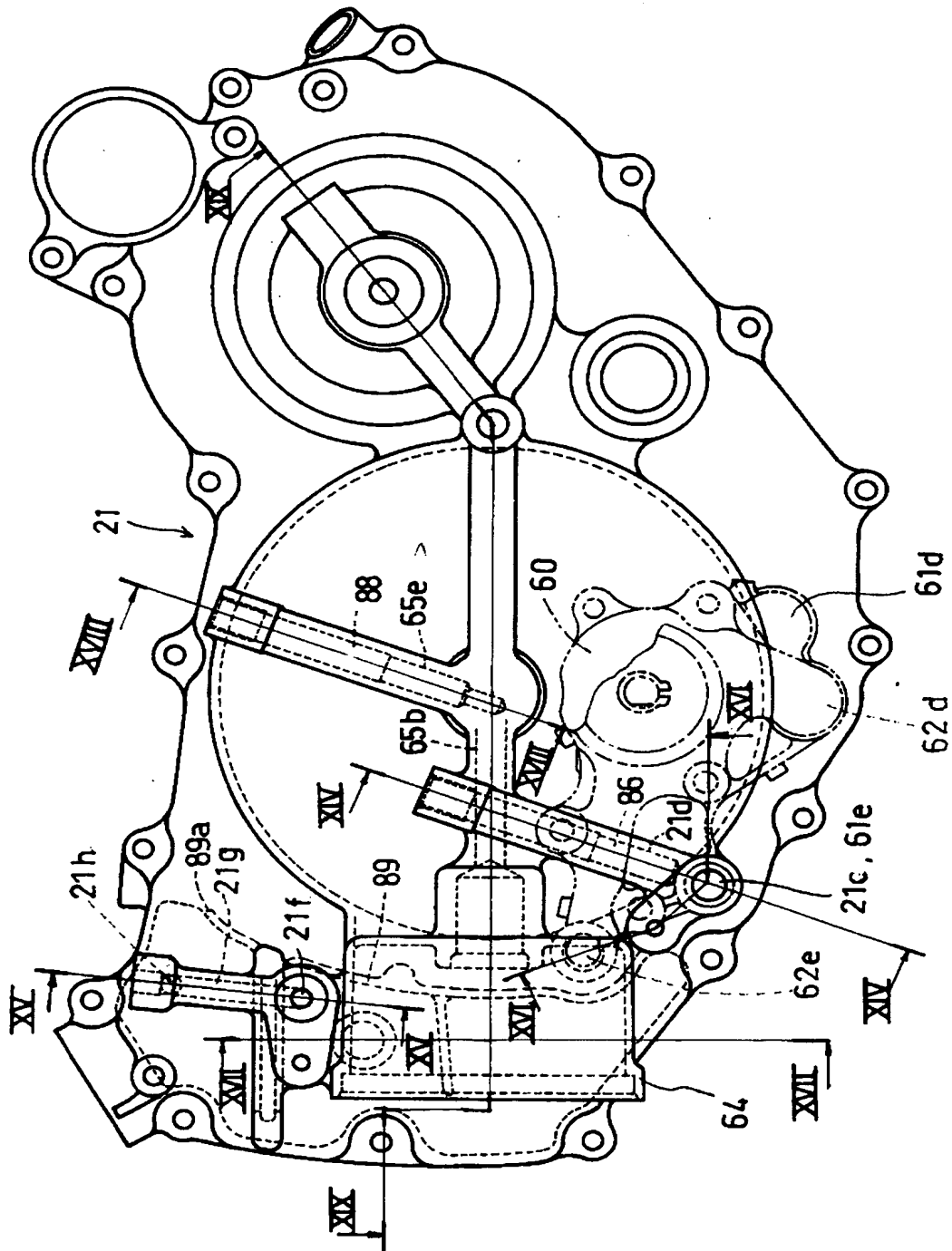
【図 4】



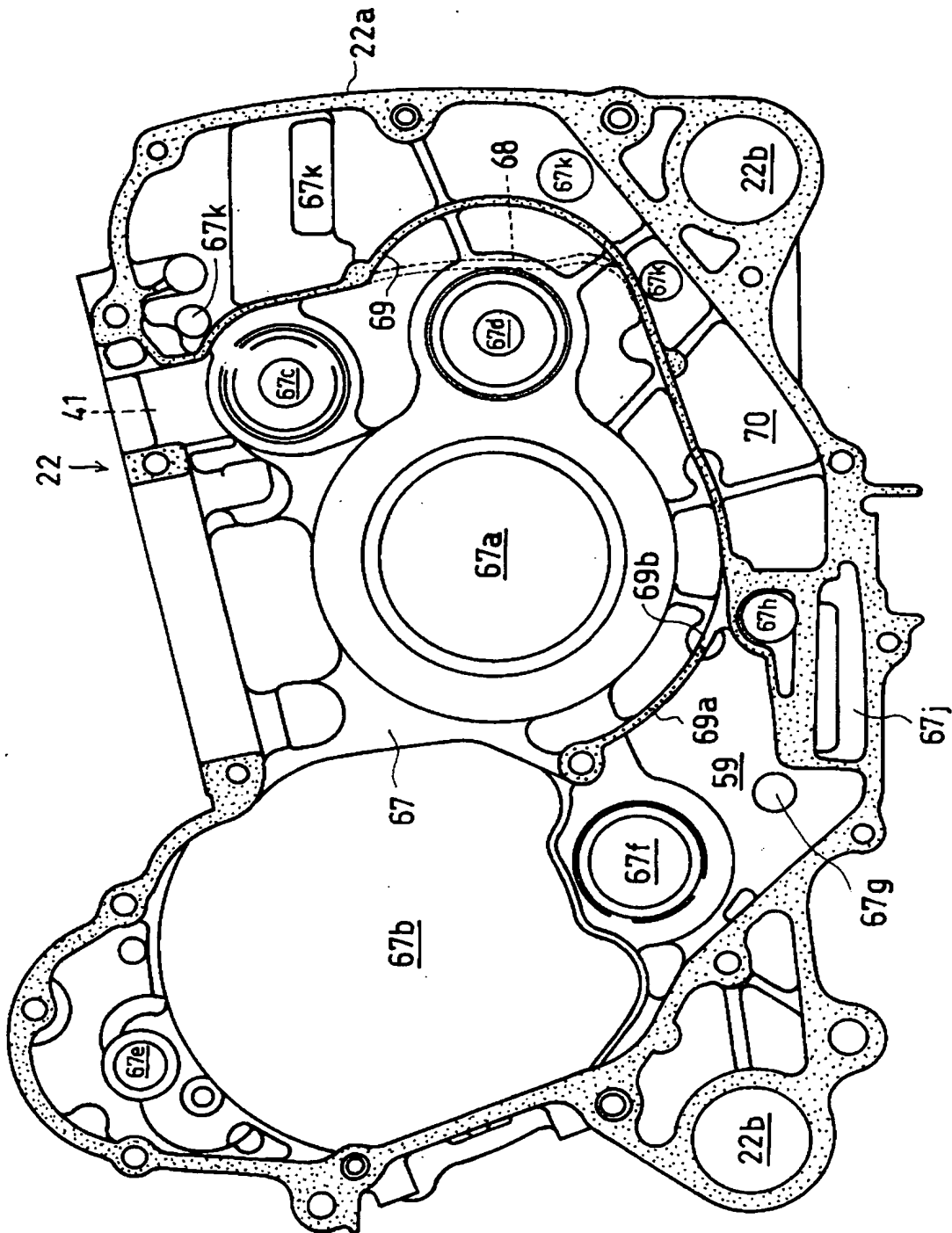
【図 5】



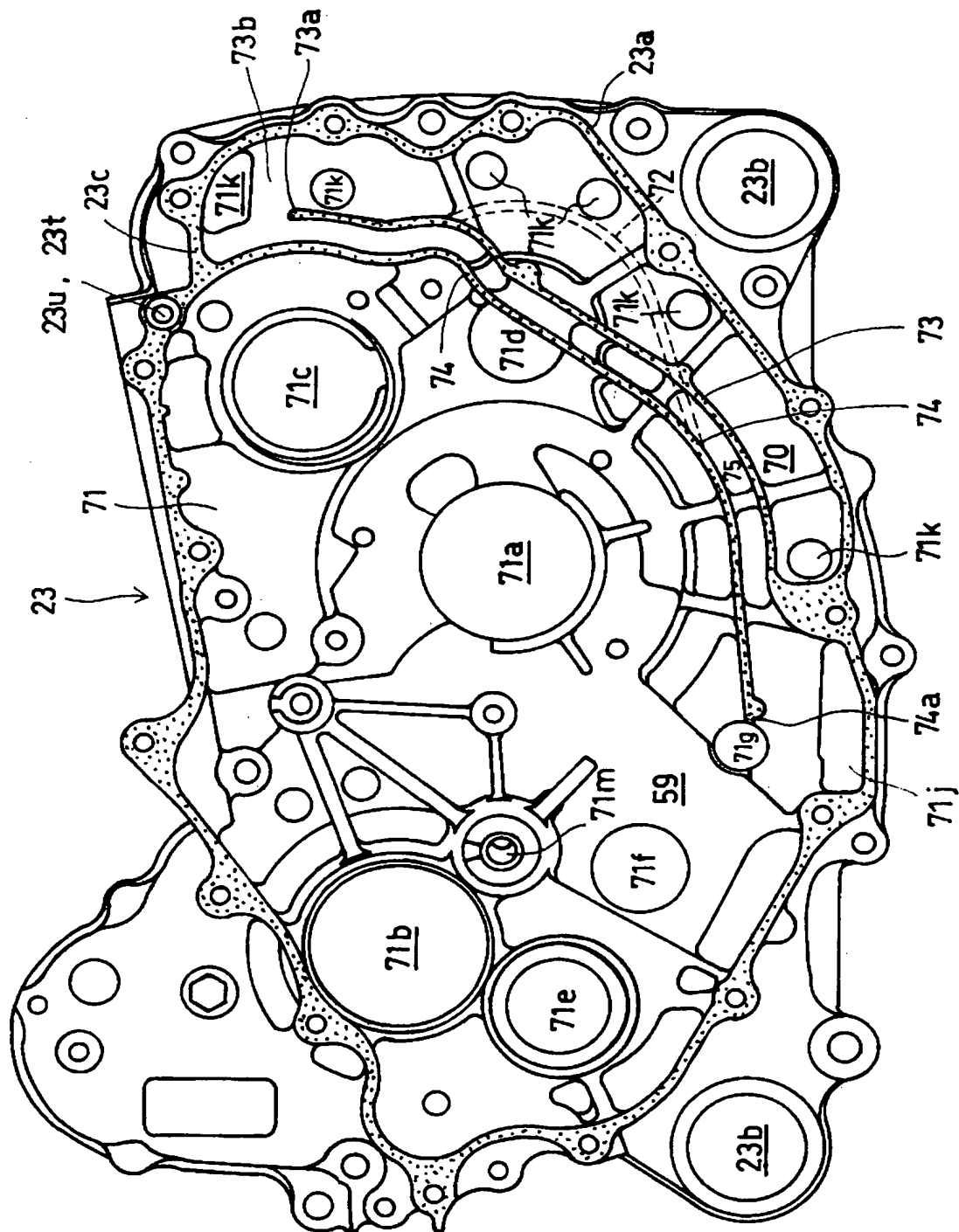
【図 6】



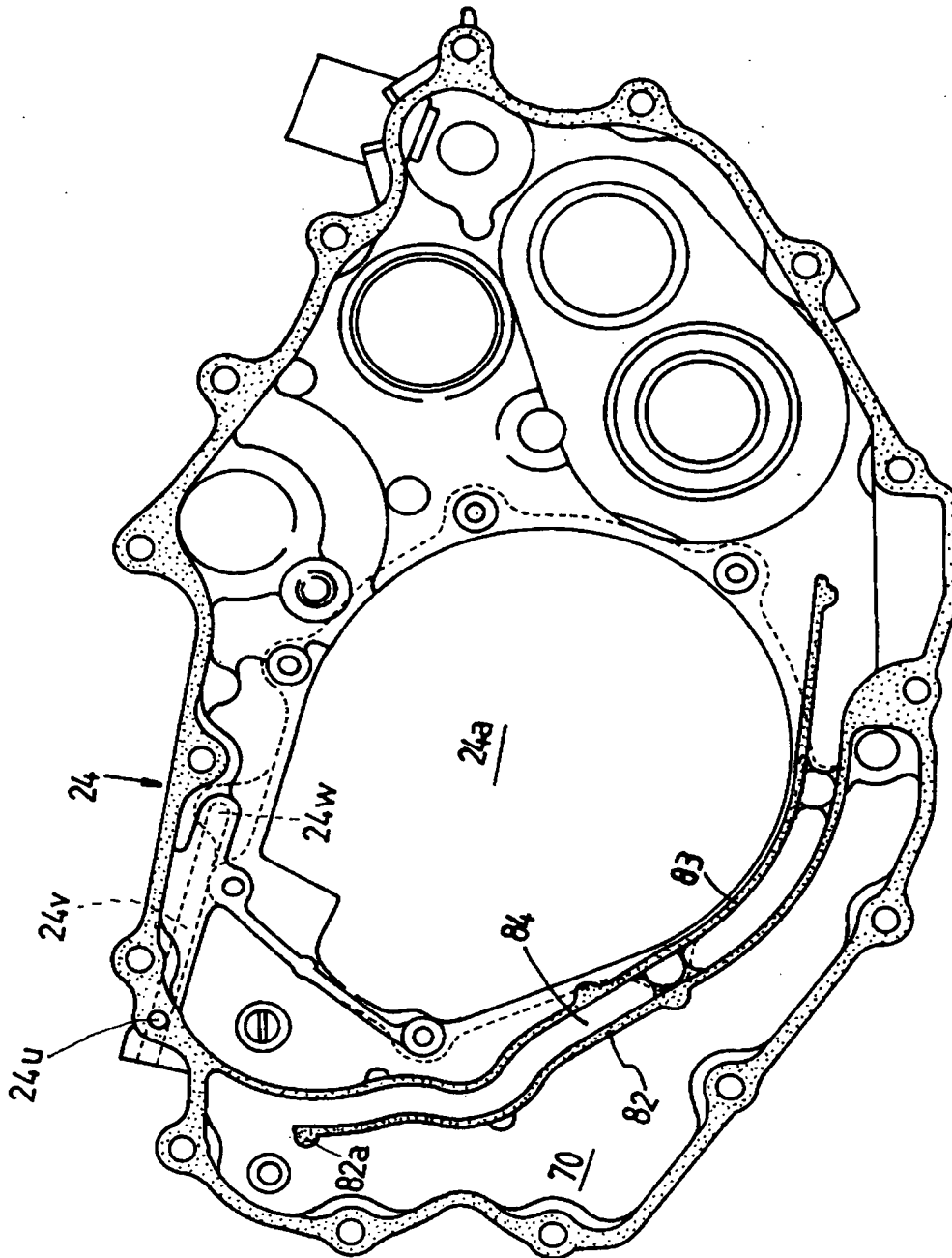
【図 8】



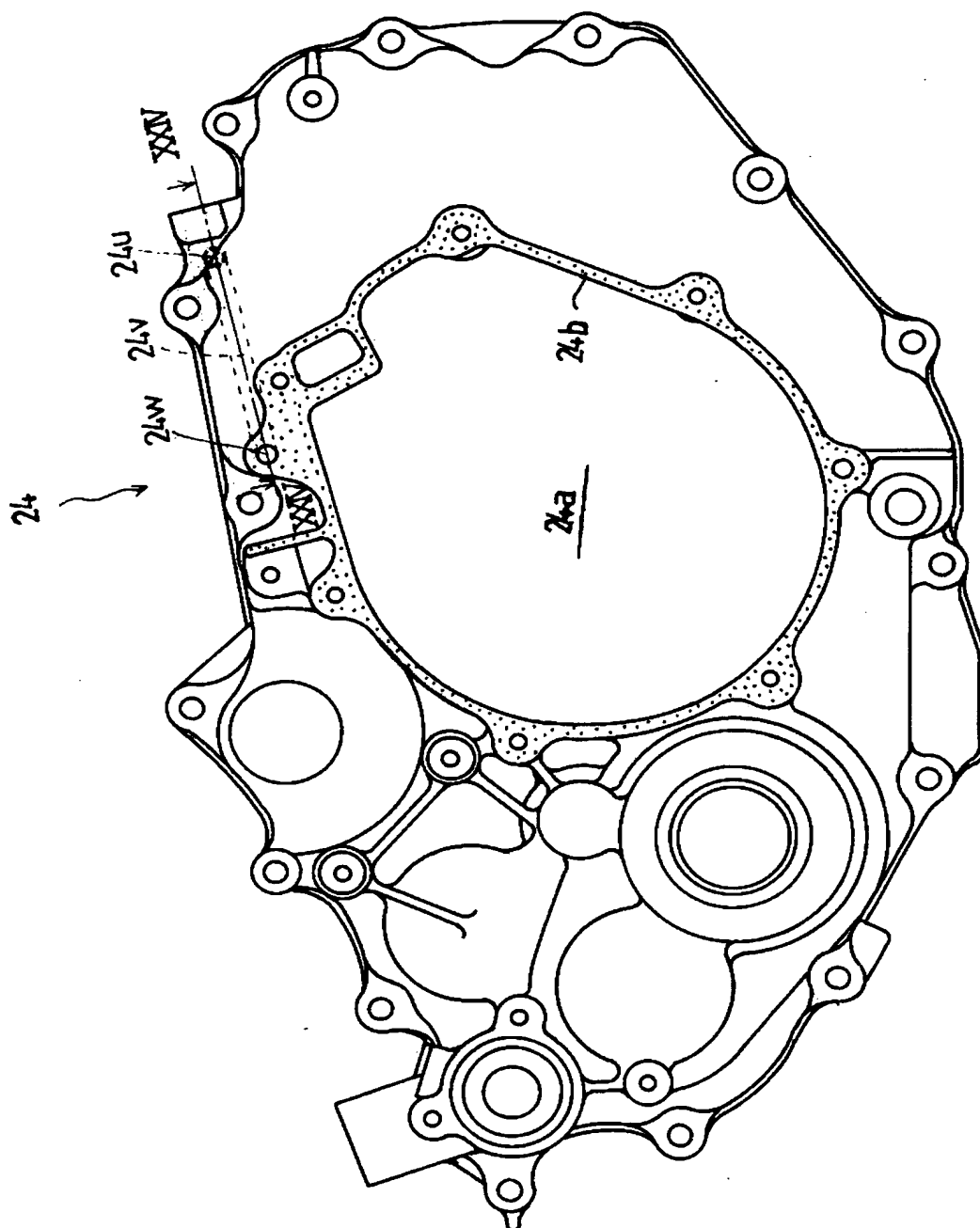
【図 10】



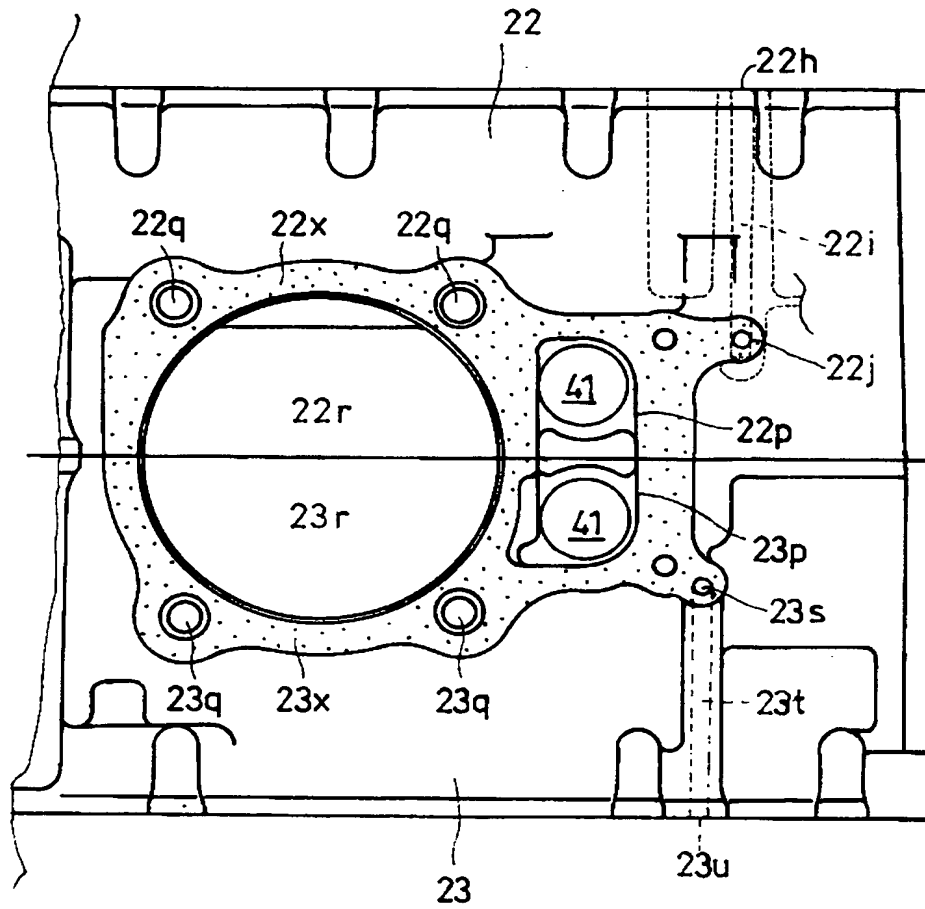
【図 11】



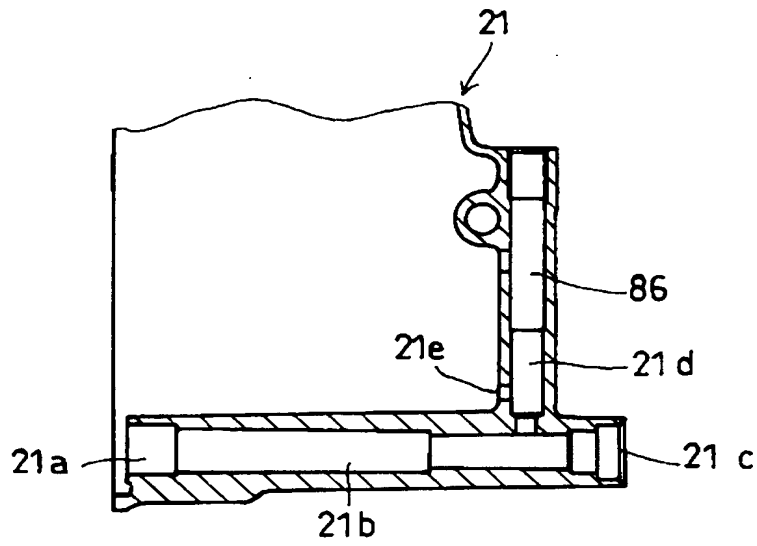
【図 12】



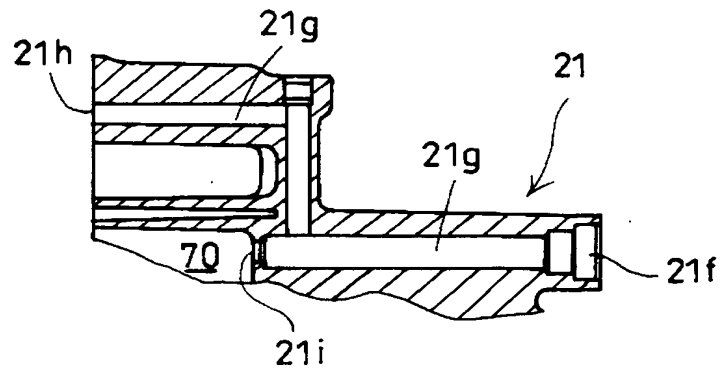
【図 13】



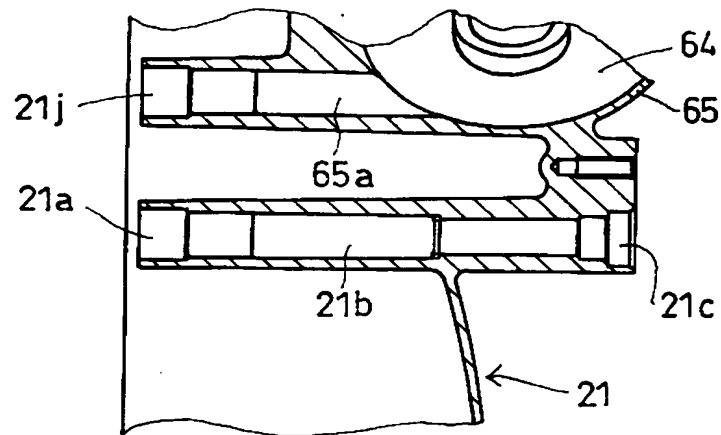
【図 14】



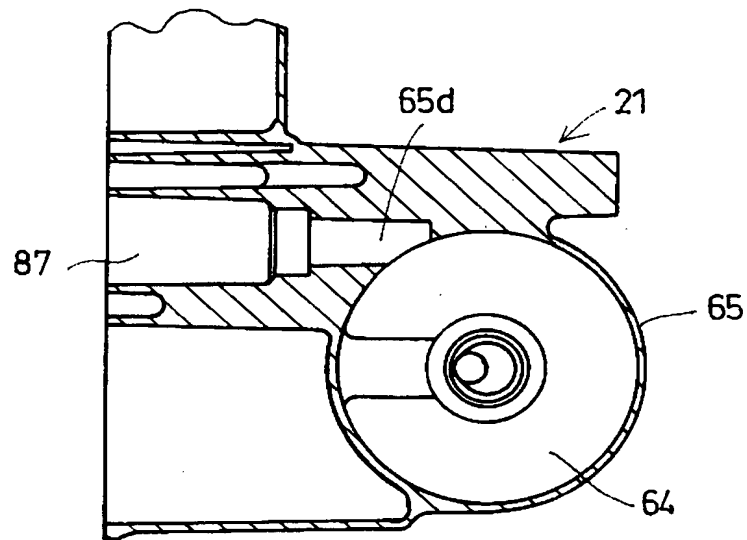
【図 15】



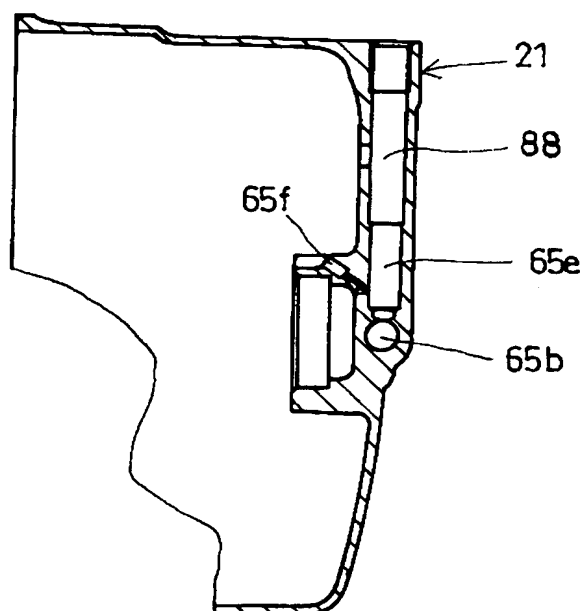
【図 16】



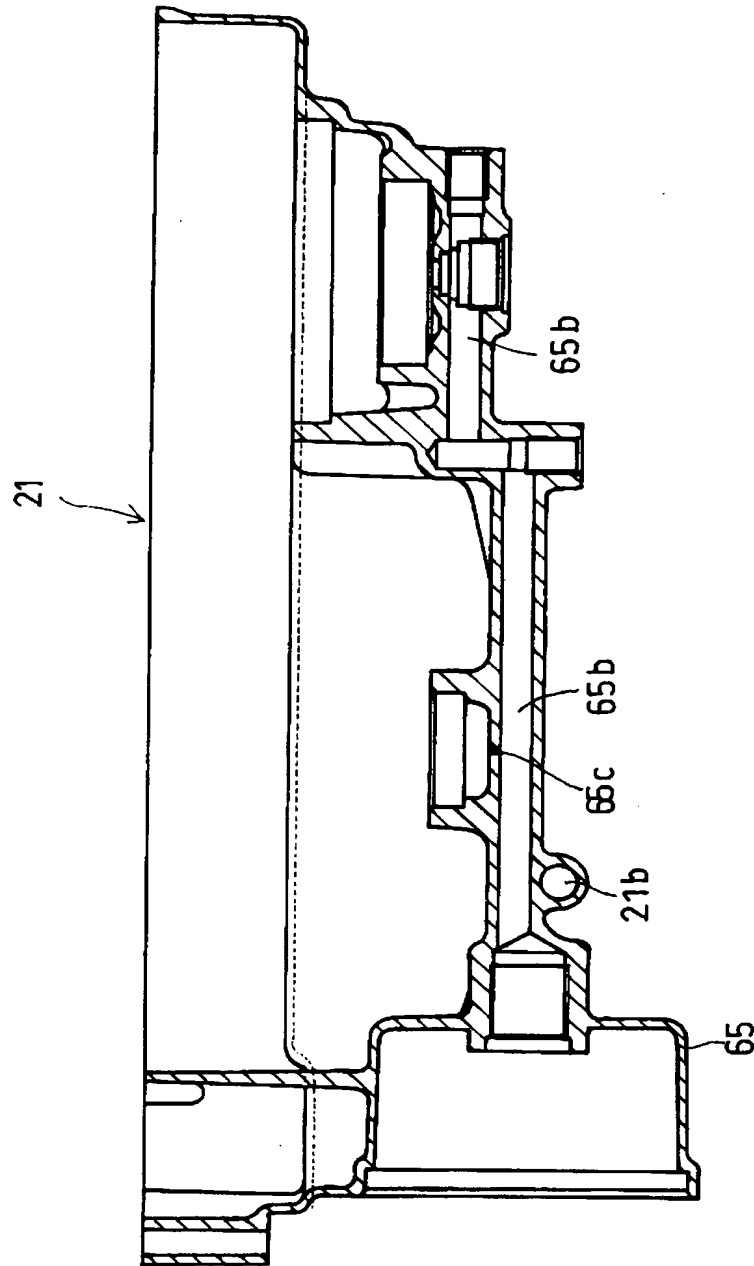
【図 17】



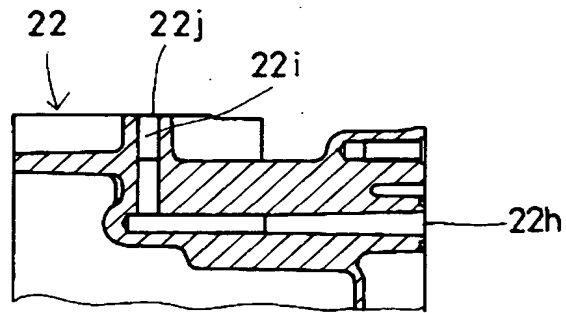
【図 18】



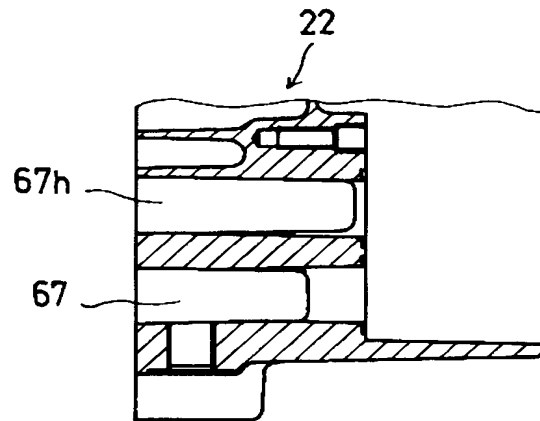
【図 19】



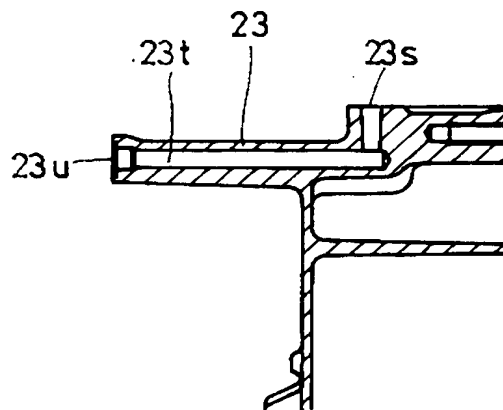
【図 20】



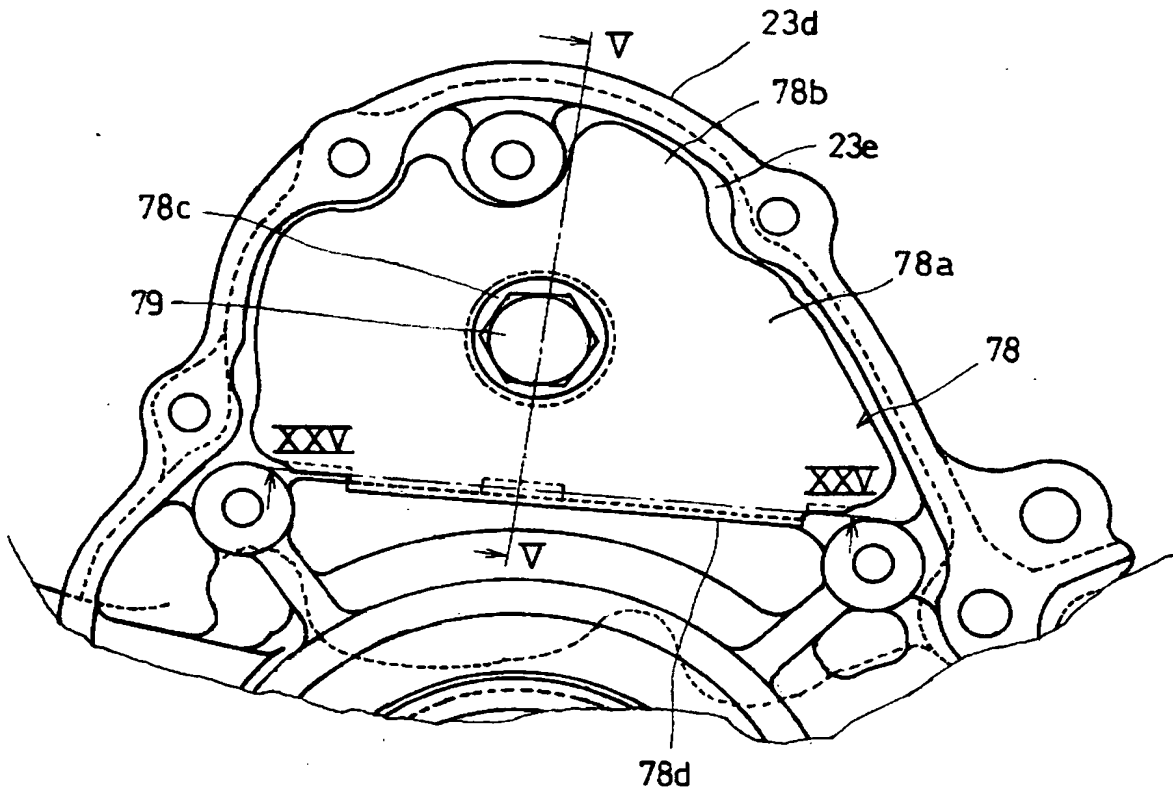
【図 21】



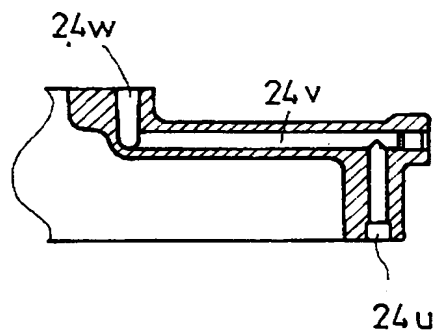
【図 22】



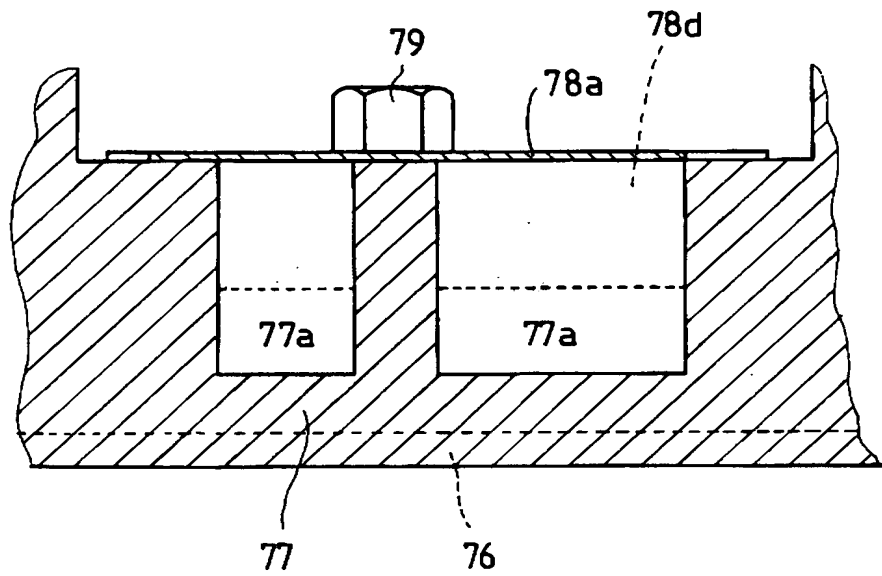
【図 23】



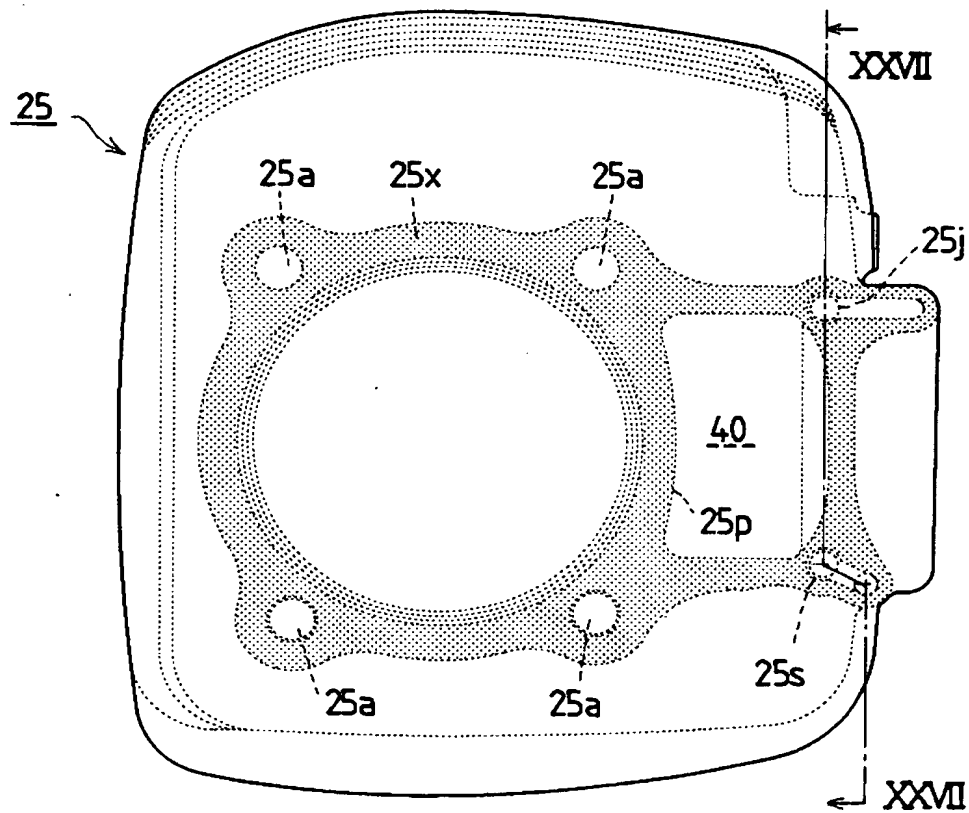
【図 24】



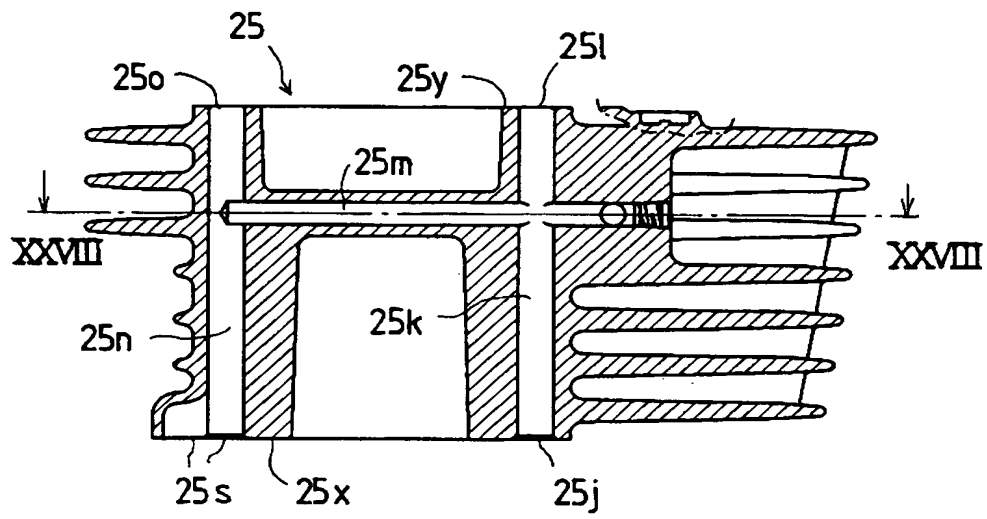
【図 25】



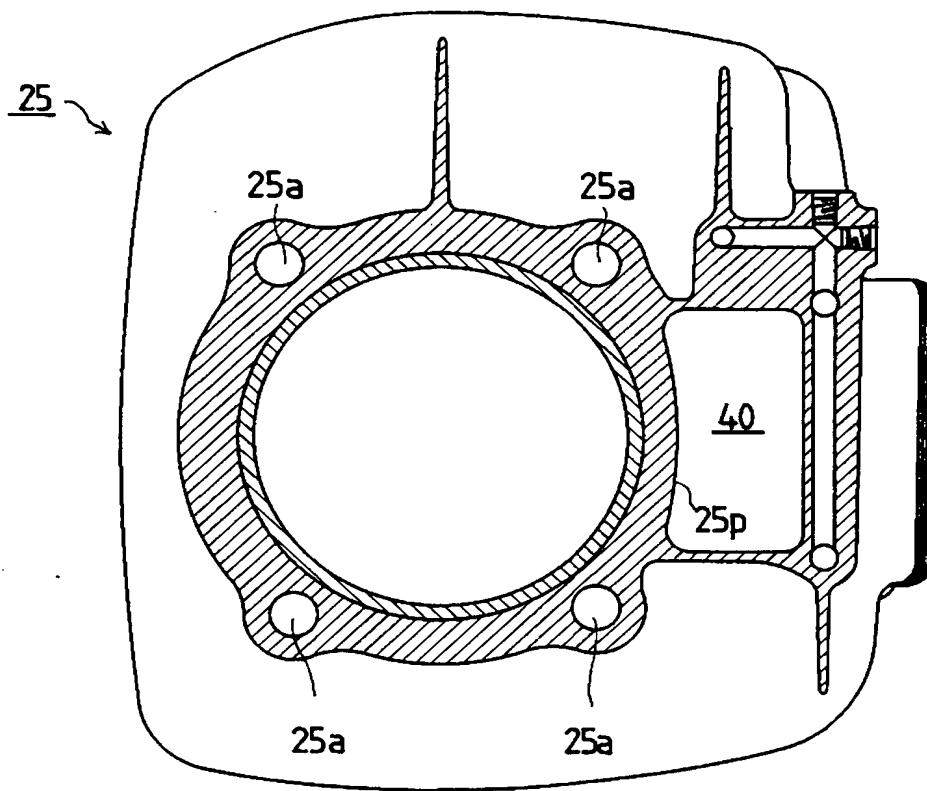
【図 26】



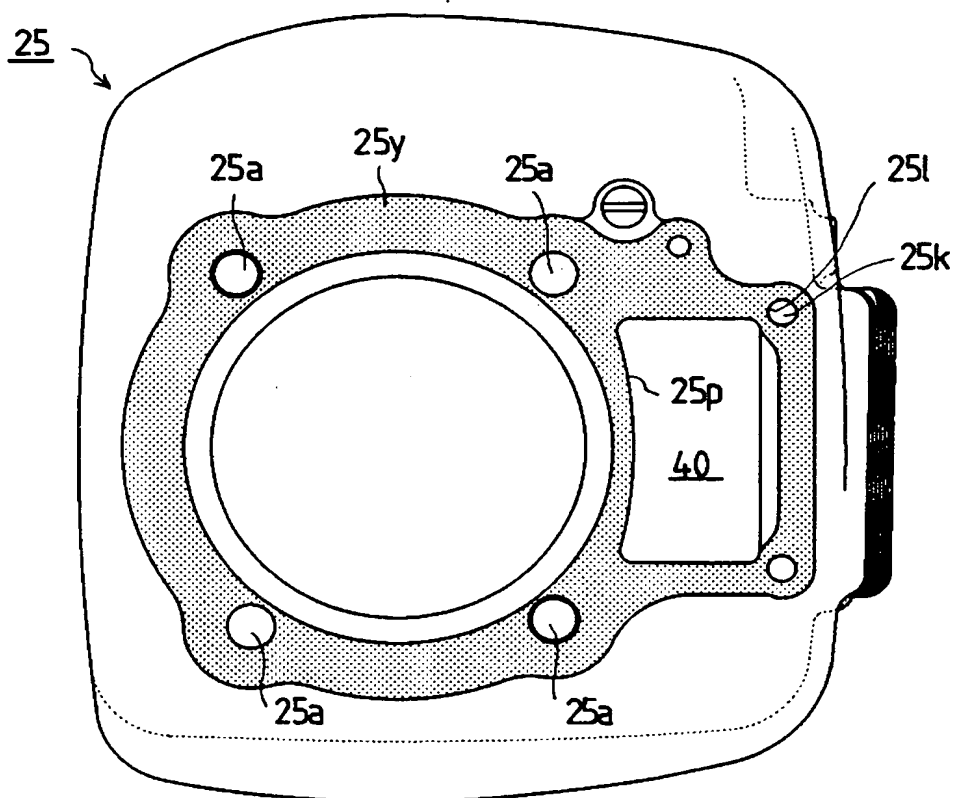
【図 27】



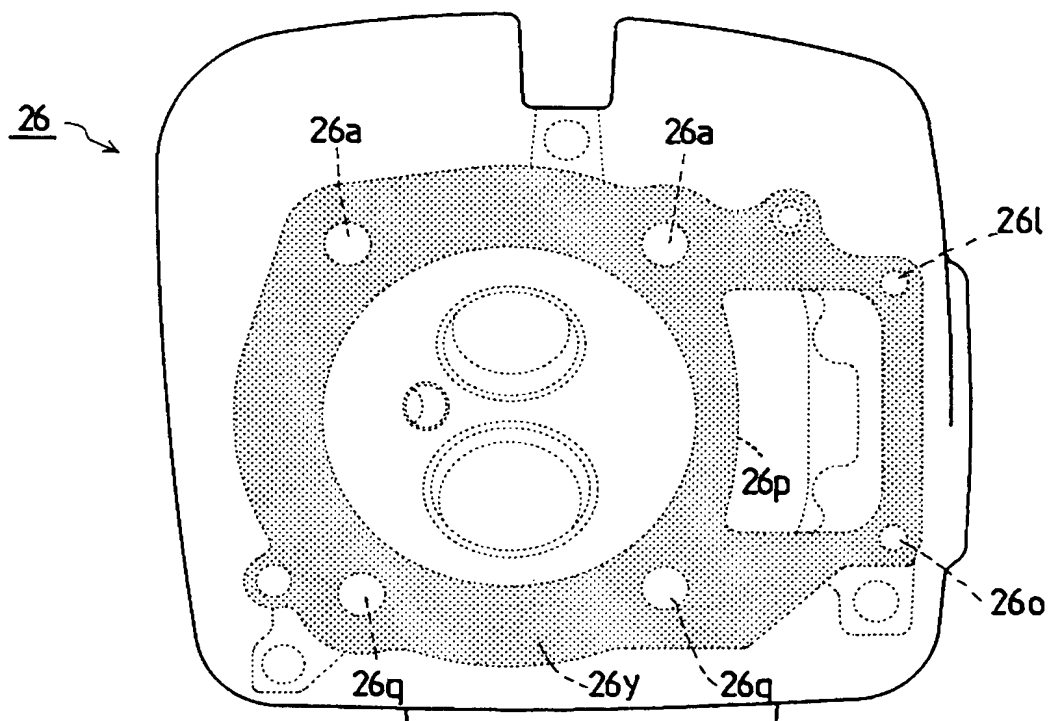
【図 28】



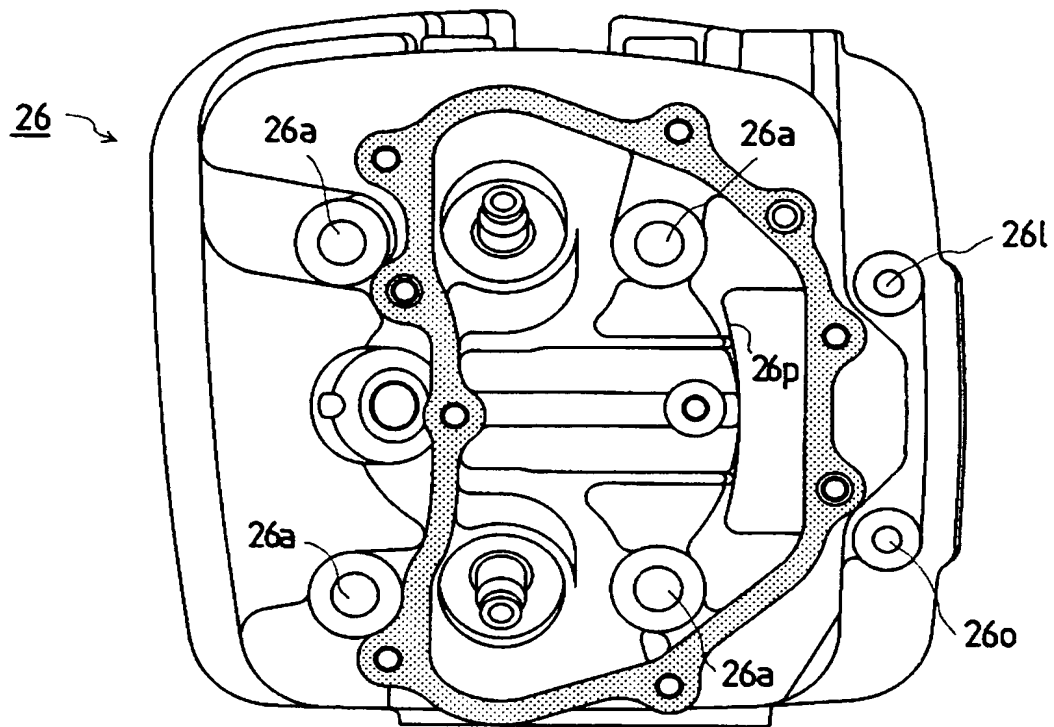
【図 29】



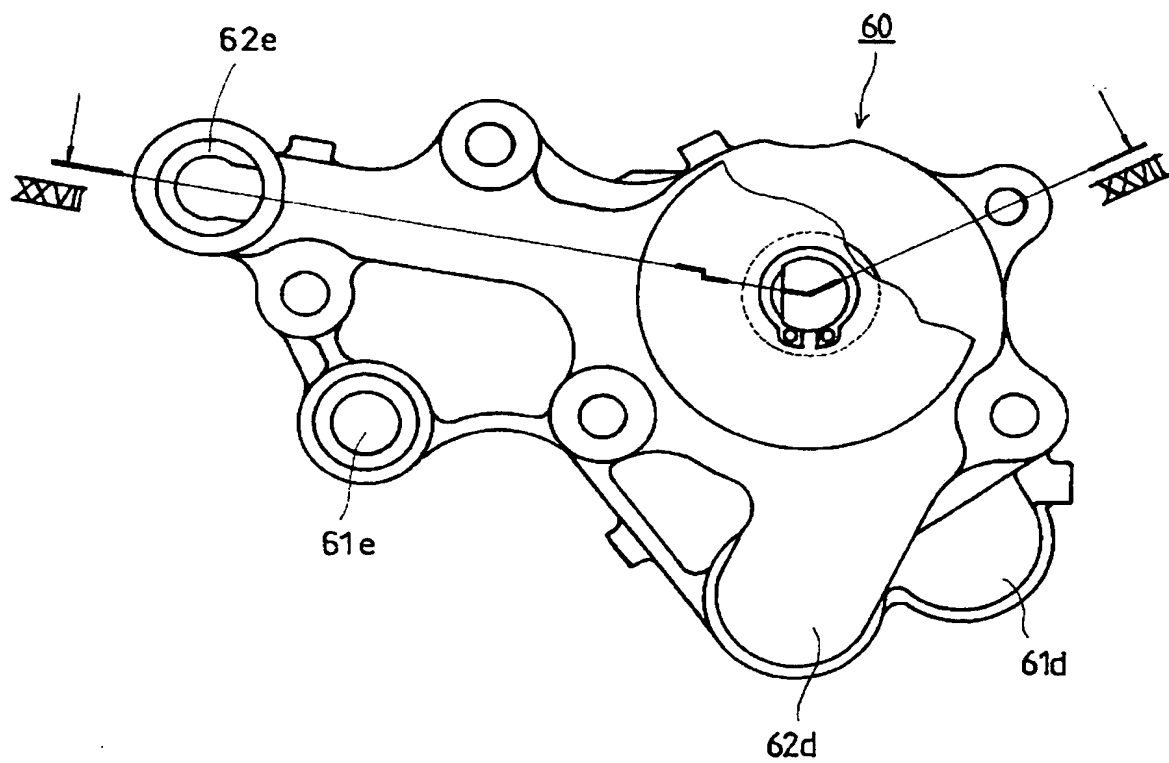
【図 30】



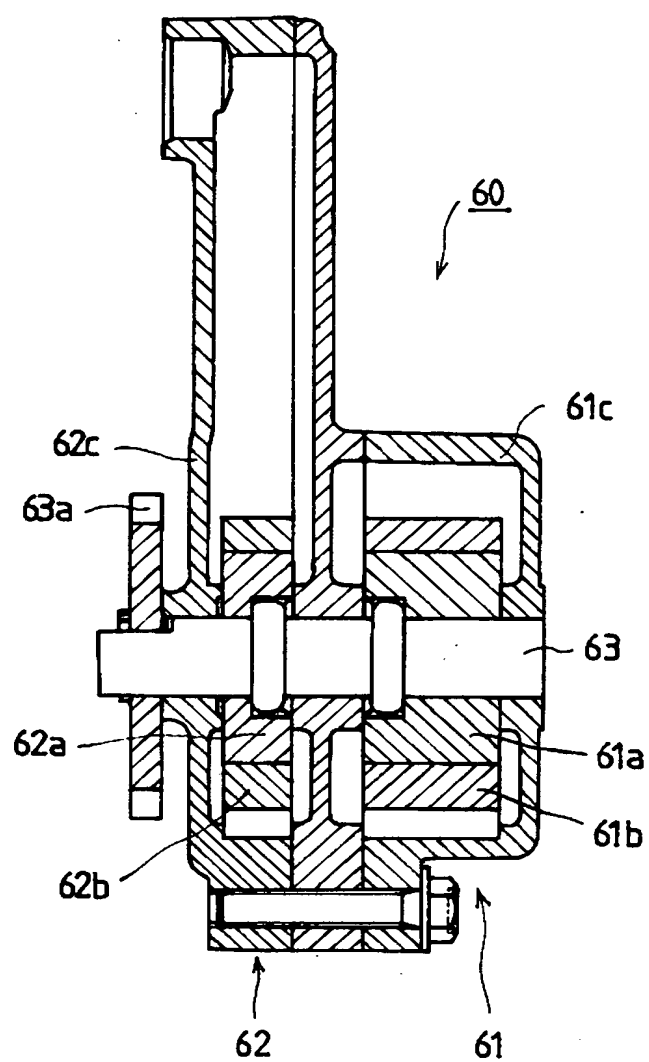
【図 3 1】



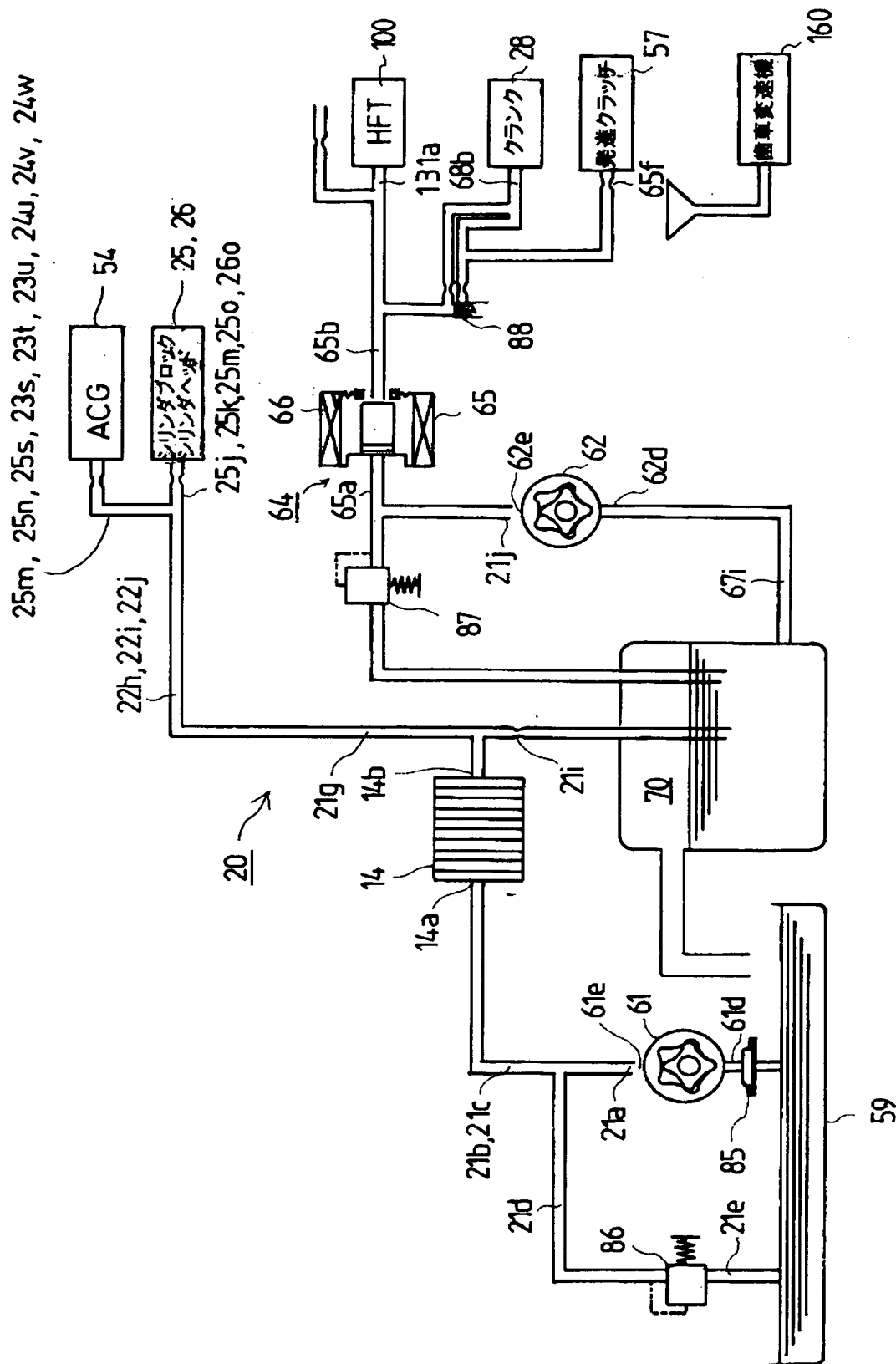
【図 3 2】



【図 33】



【図 3 4】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】

本願発明は、クランク軸が車両前後方向に指向した内燃機関の動力を静油圧式無段変速機を介して車輪に伝達する重量配分が左右バランスの取れた内燃機関付き車両用動力装置の潤滑装置を提供することにある。

【解決手段】

クランク軸28が車両前後方向に指向した内燃機関20と、斜板式油圧ポンプ110および斜板式油圧モータ130からなる静油圧式無段変速機100と、前記内燃機関20の各部および前記静油圧式無段変速機100に供給する潤滑油の潤滑油タンク70とを備えた内燃機関付き車両用動力装置1の潤滑装置において、前記静油圧式無段変速機100は、前記クランク軸28の左側方に配置され、前記潤滑油タンク70は、前記内燃機関本体20と一体に形成されるとともに、前記クランク軸28を挟んで前記静油圧式無段変速機100と反対側の右側方に配置されたものである。

【選択図】 図3

認定・付加情報

特許出願の番号	特願 2 0 0 2 - 2 7 2 3 3 6
受付番号	5 0 2 0 1 3 9 8 7 6 0
書類名	特許願
担当官	鈴木 紳 9 7 6 4
作成日	平成 1 4 年 9 月 2 0 日

< 認定情報・付加情報 >

【提出日】 平成14年 9月18日

次頁無

特願 2 0 0 2 - 2 7 2 3 3 6

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[0 0 0 0 0 5 3 2 6]

1. 変更年月日

1 9 9 0 年 9 月 6 日

[変更理由]

新規登録

住 所

東京都港区南青山二丁目 1 番 1 号

氏 名

本田技研工業株式会社